Poder Legislativo / República Oriental del Uruguay

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1092 de 2017

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS VÍCTOR ROSSI

DIRECTOR NACIONAL DE VIALIDAD LEONARDO COLLA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 28 de junio de 2017

(Sin corregir)

PRESIDEN:	Señores Representantes Martín Tierno y Óscar De los Santos (Vicepresidente).
MIEMBROS:	Señores Representantes Felipe Carballo, Juan José Olaizola y Adrián Peña.
ASISTEN:	Señores Representantes Cecilia Bottino, Armando Castaingdebat, Gustavo Da Rosa, Darcy de los Santos, Cecilia Eguiluz, Alfredo Fratti, Benjamín Irrazábal, Constante Mendiondo, María Manuela Mutti, José Luis Satdjian, Alejo Umpiérrez y Javier Umpiérrez.
INVITADOS:	Señores Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi y Director Nacional de Vialidad, Leonardo Colla.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

——Tenemos dos asuntos entrados. Uno tiene que ver con un proyecto de ley relacionado a la perimetral ingeniero Eladio Dieste que refiere al *bypass* de la Ruta Nacional Nº 30 que conecta la Ruta Nacional Nº 5 con la avenida Telmo García Da Rosa en la ciudad de Artigas, presentado por el diputado Mario Ayala.

Además, tenemos una nota que nos envió la Unión Ferroviaria respecto a opiniones vertidas por el señor ministro y el directorio de AFE en la visita reciente.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Teniendo en cuenta que sesiona la Cámara de Representantes a la hora 10, propongo hacer un intermedio hasta la hora 12.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero recordarles que a las 12 horas tenemos previsto recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas para abordar el tema relativo a la rendición de cuentas y a la vialidad.

Se va a votar la propuesta del diputado Olaizola.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

La Comisión pasa a intermedio.

(Es la hora 9 y 56)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 12 y 9)

(Ingresan a sala autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

——La Comisión da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, y al Director Nacional de Vialidad, señor Leonardo Colla. Es un gusto recibirlos.

Hace mucho tiempo que conversamos con el señor ministro sobre la posibilidad de que antes de que presentara el proyecto de rendición de cuentas en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, viniera a esta Comisión a darnos un pantallazo de la vialidad al día de hoy en nuestro país y de las proyecciones que existen hasta el final de período, en el año 2020.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Recién comentaba con personas que le dan seguimiento al funcionamiento de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, que con esta reunión de hoy quedamos absolutamente al día en cuanto a los compromisos que hemos asumido desde el 1º de marzo de 2015 hasta ahora. Digo esto porque hemos concurrido a todas las reuniones de Comisión, hemos dado información sobre todos los temas que han planteado sus integrantes y hemos recibido sus aportes. Eso es buena cosa.

En la última reunión que tuvimos en esta Comisión -hace pocos días-, que fue convocada para hablar del ferrocarril, trajimos una presentación sobre el tema, pero quedó pendiente porque los señores diputados entendieron que valía la pena habilitar el tratamiento de otros asuntos previos. Cuando me sugirieron los posibles temas a abordar, recuerdo que comenté -tal vez figure en la versión taquigráfica- que yo iba a responder todas las preguntas que me hicieran porque, de lo contrario, corría el riesgo de que el diario del día siguiente dijera que me había negado a contestar o que no había respondido tal o cual pregunta. Lo cierto es que contestamos, y ese título al otro día no se dio.

Sin embargo, hoy en la página 6 del diario *El Observador* hay un apunte titulado: "Tercera comparecencia". Esto da la imagen de que el ministro de Transporte y Obras Públicas es asediado por los señores legisladores, que lo están marcando hombre a hombre y que todos los días le están pidiendo cosas.

Y el artículo agrega: "La convocatoria a comisión para este miércoles del ministro Víctor Rossi será la tercera en los últimos 15 días". Quiere decir que el venir y tratar de cumplir con los requerimientos de la Comisión genera un comentario que da una imagen diferente a lo que realmente se desarrolla en esta sala.

Luego, señala: "El 14 de junio el diputado blanco Juan José Olaizola lo convocó a la comisión de Transporte por las negociaciones con UPM". Esto es mentira. Lo dice el diario; yo no digo que sean manifestaciones del diputado Olaizola. En ese apunte, el diario dice una mentira. Los señores legisladores podrán decir si es mentira o no. La realidad es que fuimos convocados para tratar el tema del ferrocarril y hablamos de todo lo

que nos preguntaron, inclusive de UPM, porque teníamos la preocupación de que al otro día se dijera que había preguntas tabú que no respondíamos.

La que me convocó el 15 de junio fue la Comisión, a la que desde largo tiempo había estado citado, no el señor diputado Juan José Olaizola. Quien me convocó hoy para hablar del plan vial, no para hablar de la rendición de cuentas, fue la Comisión. La rendición de cuentas la voy a tratar el 19 de julio en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda.

En alguna oportunidad los señores diputados de la Comisión me sugirieron trabajar en equipo, pero eso exige determinadas reglas de juego; de lo contrario, no trabajamos en equipo y hacemos el papel del tonto para que algunos saquen conclusiones, larguen trascendidos, noticias, etcétera. Todo el mundo conoce el juego; lo único que pretendo es trabajar con seriedad.

Luego el periodista dice que el ministro vino a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, y estuvo desde la hora 12 hasta la hora 14. A la hora 14 estaba convocado en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, por parte del señor senador Luis Lacalle Pou, para hablar de algunos temas vinculados a Katoen Natie. En el momento en que entré a sala el señor senador Luis Lacalle Pou me alcanzó un cuestionario escrito de veintiséis preguntas. Sobre todas ellas, que iban más allá del tema Katoen Natie, porque trataban del conjunto de la actividad portuaria del país, hicimos un comentario, dimos una respuesta.

En la nota se vinculan las dos cosas; no sabía que estaban vinculadas. Me sobraban motivos para denegar la invitación en una de las Comisiones, en función de que estaba convocado en otra, pero traté de coordinar las horas para venir a las dos a trabajar y a dar información. Por suerte en este país es legítimo desarrollar actividad política, como sistema democrático que funciona bien, pero creo que vale la pena distinguir las situaciones: cuando me llaman a informar sobre determinados temas, vengo a informar. Uno se siente un poco usado, cuando lo utilizan para dar una idea de la realidad que no es la correcta.

Este es mi descargo. Disculpen por eso.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- No esperábamos que la comparecencia del señor ministro empezara con este tipo de planteo, pero respetamos que pueda hacerlo. El señor ministro traslada su estado de ánimo personal, y nosotros lo escuchamos. Está bueno que las comisiones tengan diálogo con los jerarcas del Poder Ejecutivo. En este ámbito de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tenemos buen diálogo y tomamos nota de su estado de ánimo, pero debería trasladárselo al periodista. En la nota no hay entrecomillados, así que no hay declaraciones nuestras. Como sabe el señor ministro, la antigua nota, que era tradicional, hoy ha sido reemplazada por otra técnica periodística; no la cuestionamos, pero todos sabemos que no necesariamente refleja declaraciones, en este caso, de los legisladores.

En cuanto a trabajar en equipo, estamos abiertos a ello, pero queremos aclarar que, como comisión del Parlamento tenemos una función legislativa y de contralor, mientras el señor ministro tiene un rol ejecutivo, tiene que hacer obras y trabajar.

Todos estos años la Comisión ha estado abierta al intercambio con las autoridades de los entes autónomos y de los servicios descentralizados que funcionan en el área, con quienes hemos tenido un diálogo fluido.

No hemos tenido el mismo intercambio fluido a nivel de pedidos de informes. Hoy el Ministerio de Transporte y Obras Públicas adeuda ciento ocho respuestas a la Cámara de Representantes y quince al Senado, lo que totaliza ciento veintitrés pedidos de informes sin respuesta. El señor ministro fue legislador y sabe que el pedido de informes es un instrumento muy positivo para mantener ese diálogo que pretende. Hay un déficit del Ministerio que el señor Rossi dirige, así que le solicitamos que, a la brevedad, se evacuen estos pedidos de informes.

Respecto a lo que dijo sobre que ha venido ante cada convocatoria que la Comisión le hizo, le quiero decir que yo lo convoqué en mayo del año 2016 por el dragado del antepuerto, y usted no puso fecha para venir por ese asunto y quiso venir un año después por ese tema. Tan es así que cuando compareció en 2016, en esta misma época, en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda de la Cámara de Diputados, nosotros le planteamos el tema: estábamos muy preocupados por lo que había pasado en el antepuerto, sabíamos del problema de imagen que generaba para el puerto a nivel internacional y también de la molestia

del grupo Katoen Natie por la situación creada en el dragado del antepuerto. Se lo planteamos en medio de la Rendición de Cuentas -a pesar de que no era el ámbito ideal, hubiéramos preferido discutirlo acá- y en mayo de 2017, un año después, se manejó a nivel de agenda que podía venir por ese tema. Lamentablemente, en el medio, la empresa Katoen Natie había decidido abandonar su posición en el puerto de Montevideo.

Quería dejar esta constancia.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Creo que queda claro, el señor diputado, en todo su derecho, fue quien promovió esta nota que salió en la página N° 6 de *El Observador*, el 28 de junio, porque en sus comentarios surge claramente que él fue el interesado en generar determinado encuadramiento de esta reunión que se va a realizar hoy, convocada por el conjunto de la Comisión. Pero ese es un problema de la Comisión, es un problema del Parlamento, y como bien dijo el señor legislador, yo no voy a entrar en ese tipo de discusiones, tengo que cumplir con mi función, vengo a trabajar, a cumplir con mi obligación, y voy a hacerlo.

Los pedidos de informes irán llegando, porque se van respondiendo en la medida de las posibilidades que tenemos de funcionar.

Y en lo que tiene que ver con la convocatoria sobre el tema del puerto, me gustaría que revisara las versiones taquigráficas, porque menos de un mes antes de esa solicitud de mayo del año 2016 estuve en la Comisión de Transporte de Diputados, acompañado por el presidente de la Administración de Puertos, respondiendo todas las preguntas que tenían que ver con el puerto de Montevideo y con los problemas de dragado, al punto que recuerdo la carta que la empresa Maersk nos envió en ese período, por esas circunstancias, manifestando su satisfacción por el relacionamiento que mantenía con la Administración Nacional de Puertos. Entonces, había venido y, menos de un mes después, ya me estaban convocando por el mismo tema. Tal vez el diputado Olaizola no pudo estar en la sesión a la que concurrí, pero un año después volvimos a la Comisión, ahí tuvo la oportunidad de plantear los temas y nosotros, con mucho gusto, como respondimos lo de UPM, también hubiéramos respondido lo que tiene que ver con el dragado del puerto de Montevideo, y todas las preguntas que tuvieran que ver con nuestra Cartera.

(Interrupción del señor diputado Olaizola)

——Con mucho gusto le fijo una entrevista al diputado Olaizola y conversamos todo lo que él quiera hablar conmigo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El señor ministro se está confundiendo las fechas. El ministro estuvo por el tema de puertos previamente al problema del dragado del antepuerto; concurrió por otro tema e, incluso, había sido citado por un diputado que no pertenecía a la Comisión. Es verdad que había estado, pero fue unos días antes de que se suscitara el problema del antepuerto.

La carta que el ministro afirma que presentó la recuerdo, pero no fue en esta Comisión, sino en la de Presupuestos integrada con la de Hacienda, cuando nosotros le trasladamos el tema en ese ámbito. Por eso recuerdo perfectamente que el ministro hizo alusión a esa carta y que yo terminé mi intervención diciéndole que, en el apuro, a la draga que estaba en el dique le habían puesto las hélices al revés. Así que me acuerdo perfectamente cuándo ocurrió: fue el año pasado, en la comparecencia en la Rendición de Cuentas del año 2015, en la Comisión de Presupuestos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Lo que queda claro es que el diputado me dedica bastante tiempo y me lleva la agenda; le agradezco que tenga tanta precisión sobre mi vida.

Respecto al tema de hoy, queremos presentar en qué estamos en materia de Plan de Vialidad. Como ustedes saben, desde el inicio definimos una estrategia. Esa estrategia procuraba sumar los recursos presupuestales que estaban dispuestos, con la necesidad de habilitar otras líneas de financiamiento imprescindibles para poder avanzar y colocarnos a la altura de las necesidades de una red vial que, como consecuencia de lo que ha sido el crecimiento económico del país y el aumento de su producción, ha tenido que absorber el efecto de la multiplicación de transportes cargados con mucho peso que circulan por rutas del país, muchas de las cuales no estaban adecuadamente preparadas para absorber este impacto. En ese entonces establecimos que procuraríamos promover, aparte de los recursos presupuestales, que ya estaban, y aparte de extender las concesiones de obra pública en la medida de las posibilidades, dos concesiones de obra pública privadas en

las Rutas N° 5 y N° 8, y una concesión de obra pública- pública, que es esa figura que tiene determinadas particularidades, pero que se ha convertido en el instrumento que financia un muy alto porcentaje de las obras en ejecución en materia de vialidad en el país, que son los acuerdos con la Corporación Vial del Uruguay.

A esto aspirábamos sumarle los proyectos de participación pública y privada, a partir de una ley que había sido aprobada en el Parlamento creo que en el año 2013, que se reglamentó y cuyo funcionamiento se había comenzado a explorar en el período anterior. Este mecanismo de asociación pública y privada permite, sin que crezca el endeudamiento directo del país, promover el financiamiento de obras de reconstrucción de rutas y su mantenimiento por lapsos que oscilan en los veinte años. Y para ese mecanismo se habían previsto unos siete u ocho proyectos para el período, incluyendo en este número el proyecto, cuyo llamado ya se había hecho, de las Rutas N° 21 y N° 24 y el baipás en Nueva Palmira, hasta las instalaciones del puerto de Nueva Palmira. Y, además, teníamos prevista la posibilidad de disponer iniciativas a fin de utilizar otros recursos para promover algunos programas especiales que nos permitieran no solo dar respuesta a una estrategia de mantenimiento y mejoramiento general de la estructura existente, sino también promover algunas soluciones en algunas necesidades nuevas que el país permanentemente va encontrando.

El proyecto de participación público- privada, como es público -incluso sale comentado en el título del diario *El País*- ha sido un proceso mucho más lento de lo que hubiéramos deseado y necesitado, y eso ha ido postergando resultados con los que contábamos desde el primer período. Los años 2015 y 2016 fueron difíciles; difíciles por la necesidad de elaborar proyectos, de promover su aprobación para habilitar la construcción, y difíciles también porque en el año 2016 se generó toda una zafra de desventuras, de dificultades, que no solo pasaron por ese tornado que destruyó Dolores, sino por un conjunto de inundaciones que, tanto en la zona de Colonia como en la zona de Rocha, generó daños importantes que se debieron reparar, algunos con urgencia, y otras mediante obras de mayor volumen que recién hoy se están encaminando en cuanto a su reconstrucción, como el puente en el Canal 2 de la Ruta N° 9, en la Coronilla, o el puente sobre el arroyo Rosario en la Ruta N° 1. Otras rutas también fueron arrasadas en ese período.

Ahora vamos a ver el plan general, ruta por ruta, departamento por departamento, pero me interesa volver a insistir en que no hemos abandonado ese programa de Participación Público- Privada que está en curso, que está en marcha y al que aspiramos no solo porque tenemos el deseo, sino porque le viene bien al Uruguay que las obras previstas puedan ir encontrando su momento, su lugar, y se puedan ir concretando.

En ese programa de Participación Público- Privada hay tres proyectos ya adjudicados, aparte de los referidos a las Rutas N° 21 y N° 24, las Rutas N° 9 y N° 15, las Rutas N° 12, N° 54, N° 55, N° 57 y el segundo puente sobre el arroyo De las Vacas, en Carmelo.

Además, está prevista la adjudicación -esperemos que en breve tiempo- de un llamado que tiene que ver con la Ruta N° 14, desde Mercedes, pasando por Trinidad y hasta Sarandí del Yi, con la construcción del puente no inundable en Sarandí del Yi que va a ser para uso común de la Ruta N° 14 y de la Ruta N° 6 y que también ha sido cuestión de comentarios públicos en estos últimos días. Digo esto en función de que, como suele suceder en todo proyecto, antes de la adjudicación, una vez que la Comisión hace los estudios correspondientes de los distintos sobres, se abre un período de vistas para las empresas, en el cual se presentan opiniones, recursos, observaciones y denuncias por parte de los distintos actores. En el caso de la Ruta N° 14 fueron cuatro las empresas que compitieron, se abrió el período de vistas y tengo entendido -porque esto se realiza ante la Comisión de Adjudicaciones y todavía no hemos recibido su informe final- que se presentaron dos recursos. Nos hemos enterado públicamente de que algunos recursos tenían que ver con denuncias cruzadas que se hacen algunas empresas respecto al grado de cumplimiento en la historia laboral que tiene cada una de las empresas o que tiene alguna de las empresas. Estamos siguiendo con mucha atención ese tema y cuando oficialmente nos llegue el estudio de la Comisión de Adjudicaciones, tal vez con la recomendación de qué hacer, recurriremos a nuestros asesores y finalmente tomaremos una resolución que tendrá que pasar a decisión del presidente de la República por el volumen del negocio de que se trata. Tal vez, como inversión inicial tenga unos US$ 100.000.000 -tendría que buscar las cifras-, pero en el transcurso de los veinte años de contrato esa cifra se multiplica por varias veces y es, por cierto, un negocio importante del Estado uruguayo que tenemos que manejar con mucha responsabilidad.

Aparte de esta situación, tenemos en marcha el llamado para el tramo este de la Ruta N° 14, que va desde Sarandí del Yi hasta Rocha y que toma un tramo de la Ruta N° 15 hasta Lascano, para completar el circuito.

También tenemos el tramo de doble vía que se va a construir en la Ruta N° 3, entre la Ruta N° 1 y la Ruta N° 11, en San José. Allí hay un baipás que incluye un segundo puente sobre el río San José.

Por último, el proyecto que está pronto para hacerse el llamado es la doble vía de la Ruta N° 6, desde Instrucciones y Belloni hasta el empalme a Suárez y Sauce, que irá acompañado de una serie de obras de mantenimiento principalmente dirigidas a los tramos más comprometidos de la Ruta N° 6, a algunos accesos a las distintas poblaciones que hay a lo largo de la Ruta N° 6 y a un puente no inundable en el río Santa Lucía, a la altura de San Ramón. Esto sería lo relativo a la Participación Público- Privada.

Obviamente, es cierto lo que dice el título del diario *El País*: todavía no hemos movido una sola carretilla de tierra. Puse este ejemplo gráfico y cuando vi el título del diario me arrepentí, pero es la verdad: en ninguno de estos proyectos se ha comenzado la etapa que nos importa que es la construcción. Esperamos que en el correr de este año ya se empiecen a desplegar estos proyectos que son complejos y que tienen una serie de trámites que deben hacerse en distintas etapas. Hay una etapa que es la calificación de las empresas, otra tiene que ver con el propio proyecto constructivo pero, superadas estas dos etapas, hay una tercera que es en la que se contrata el organismo financiador y a quien gana la licitación. Se trata de trámites en los que, por ley, se exige mucha precisión. Es un proceso muy garantista, muy exigente, para dar certeza a todas las partes de que una vez que se pacta, se cumple. Pero ese celo en cuanto a asegurar el proceso, que surge del propio texto de la ley que en su momento fue considerada a nivel del Parlamento, se convierte en un elemento de enlentecimiento del trámite y de encarecimiento de la propia obra porque cada una de esas certezas, de esas garantías, hacen que la empresa procure asegurar la iniciativa que toma.

Aparte de este segundo andarivel que he mencionado, hemos hablado de otras obras que de algún modo puedan ir dando respuesta a necesidades que en el país van surgiendo. Una de las obras que tenemos -no es la única que estamos preparando-, que ya tiene cierto avance y que hoy por hoy no está directamente incluida en las previsiones del presupuesto de vialidad, es el viaducto en el acceso a la terminal portuaria de Montevideo. Ahí tenemos proyectado un viaducto que va a tener alrededor de 2 kilómetros de longitud, que va a elevarse por encima del área portuaria, más o menos donde están los tanques de la central Batlle, y va a seguir hasta la estación Artigas. Estamos pensando que por ese viaducto, que está previsto con tres carriles de ida y tres de vuelta, se pueda sacar el tránsito general que circula por los accesos y la rambla, desviando por debajo el transporte que va al Puerto de Montevideo. De ese modo, al separar el tránsito, no se generarían algunos problemas de circulación que en algunas horas se hacen bastante complicados.

Luego de este panorama general de líneas de trabajo, pediría al director Leonardo Colla que pase a comentarles, primero, los proyectos en general para el año 2017 y las perspectivas hacia el 2018. Hay más de cien proyectos ejecutándose al día de hoy en todo el territorio nacional. Hay algunos que se han venido terminando, pero hay nuevos proyectos para este año y para 2018. Además, preparamos una presentación departamento por departamento, para analizar concretamente las obras previstas con sus correspondientes tiempos. Nos pareció oportuno para el trabajo de Comisión, porque siempre terminamos en un intercambio a este respecto. Lamentablemente, hoy no está presente el señor diputado Lafluf, pero ya nos adelantó su pregunta en forma telefónica, refiriendo su interés en las Rutas N° 20 y N° 25. Creo que es muy útil para los señores diputados tener una idea de cómo están encaradas las obras en los respectivos departamentos.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- La idea inicial es darles una foto del panorama general de las obras al día de hoy y de las previstas para 2017.

Como decía el ministro, nosotros hicimos dos preparaciones: una general, que es la que habitualmente mostrábamos -que, a veces, es bastante confusa por la superposición de algunos temas- y una orientada a analizar departamento por departamento. Por lo tanto, en primera instancia me voy a ir refiriendo a los corredores principales y si tienen alguna pregunta, me consultan. Después, pasaremos a las obras del año 2018.

Empecemos por el corredor de la Ruta N° 3. Al día de hoy, está considerado con un contrato de mantenimiento a cargo de la empresa Serviam, que parte de la Ruta N° 1 hacia el norte y llega con un tramo de obras anterior a Trinidad de unos 45 kilómetros, donde se rehabilitó, en base a tres contratos de obra, la totalidad del tramo. Hay un tramo hecho en asfalto modificado y dos hechos con una técnica nueva de reciclado con asfalto espumado, que se probó en ese tramo anterior a Trinidad. Este año incluimos dentro de las obras la pasada urbana por Trinidad, que estaba muy fea, aprovechando que la empresa estaba en la zona.

Seguramente, en el mes de agosto -el proceso licitatorio nos está dando esas fechas-, arrancaríamos con el tramo Trinidad- Paso del Puerto. Esa es una obra de unos 50 kilómetros en un tramo ahuellado históricamente, que ha fallado de manera sistemática. Tiene una carpeta asfáltica muy gruesa, producto de recapados permanentes. Nos cuesta muchísimo el mantenimiento de ese tramo. A partir de 2015, empezamos a hacer un fresado permanente, para evitar las huellas, porque era un tramo muy peligroso, mientras esperábamos esta licitación que ya está en vías de adjudicación. Estaremos usando entre Trinidad y Paso del Puerto una solución de hormigón similar a la que se utilizó en la Ruta N° 24. Se llama *whitetopping*, que es un hormigón sobre la superficie de asfalto actual. Por lo tanto, ahí vamos a tener dos años de hormigón en una obra muy importante.

Siguiendo la Ruta N° 3 al norte, aprovechamos y hablamos un poquito de la Ruta N° 20, que es objeto de preocupación del señor diputado Lafluf y nos lo comentó por teléfono. Actualmente, en la Ruta N° 20 estamos haciendo dos tramos de 20 kilómetros cada uno. Son tramos de rehabilitación desde la base. Es un estabilizado con un doble tratamiento arriba. Lo que tenemos previsto es, entre este año y el que viene, llegar a rehabilitar la totalidad hasta la Ruta N° 4 y después ver cómo seguir ese tramo de la Ruta N° 4 hasta la represa, que también está bastante feo. Hoy por hoy, la empresa está actuando en dos frentes de trabajo y la ruta, que era un barrial hasta hace cinco o seis meses, está cambiando sustancialmente.

Al norte, tenemos también la conexión con la Ruta N° 25. Hoy estamos trabajando entre Young y Menafra. Hay una empresa haciendo ensanche y rehabilitación. Es otra ruta, muy angosta, que tiene muchísimo tránsito pesado, que ha generado algún accidente, inclusive por los rebases de los camiones. Hemos empezado con el primer tramo. Se llega hasta Menafra, hasta la mitad, pero en este período seguiremos hasta la Ruta N° 90.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La Ruta N° 20 y, fundamentalmente, la Ruta N° 25 son ejemplo de lo que tantas veces hemos comentado. La Ruta N° 25 tenía un tratamiento que se mantenía con normalidad durante treinta años y nunca había sido noticia. ¿Qué pasó? La forestación ha abierto por ahí un corredor de camiones que prácticamente la demolió, la deformó, la destruyó. La base de la ruta no estaba preparada base para eso. Ahora se inicia un trabajo mediante el cual se va a ensanchar y se le va a hacer una base de otro tipo, con otra calidad, para poder poner arriba de eso un tratamiento para el rodamiento.

El director está anunciando un trabajo en dos tramos en la Ruta Nº 20, que vamos a tener que realizar en todo el recorrido. Era una Ruta que casi exclusivamente se utilizaba para el flujo de madera de esos camiones. El costo de mantenimiento de la ruta, comparado con su uso era muy desproporcionado y desparejo. ¿Por qué digo que va a haber que hacer estos tratamientos e, inclusive, prever un mejoramiento en el estándar de la ruta? Porque si se concretan los proyectos sobre los cuales se está trabajando con respecto a la extensión del trabajo forestal, esta ruta se va a convertir en un eje, que va a pasar a tener otra categoría y a necesitar otro nivel de atención. Son muchos kilómetros de ruta, la mayoría de los cuales están pasando de una categoría a otra, lo que significa inversión, trabajo y tiempo. En este camino nos vamos a encontrar con algunas rutas que son de jurisdicción departamental, que tienen categoría rural y las necesidades nos van obligando poco a poco a tomar acciones.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- A modo de anécdota, la Ruta Nº 20 está en una zona donde el material escasea. Se está haciendo estabilizado granulométrico. La cantera de piedra está en una punta y la de tosca en la otra. A veces eso tiene mucha relación con el estado de la ruta y el nivel de mantenimiento.

En cuanto a la Ruta Nº 3, hasta Bella Unión tenemos dos contratos de mantenimiento que hoy están ejecutando algunas obras iniciales. El de Río Negro y el de Paysandú están recibiendo una auditoría en estos días; se está poniendo a punto. Hay obras iniciales sobre el final de año y una de las obras iniciales que vamos a ejecutar próximamente es el empalme con la Ruta Nº 26, que está muy feo. Es un diseño muy antiguo donde la Ruta Nº 26 se ve, pero en el propio empalme se pierde la continuidad de la Ruta Nº 3. En eso estamos trabajando y se avanzará.

Si seguimos por Ruta Nº 26 tenemos a la empresa Colier S.A. haciendo los primeros 20 kilómetros de carpeta asfáltica. Después hablaremos de la totalidad de la ruta y cómo la tenemos considerada, pero es una obra que está avanzando rápidamente. Es una ruta que en ese tramo tiene muy buena base, hecha con caliza; es virtualmente hormigón lo que tiene de base, y lo que se está cambiando es la carpeta de rodamiento en base a una carpeta asfáltica.

Hacia el norte, además de haber varias obras pequeñas de rehabilitación, se comenzó con la rehabilitación de toda una planta urbana de Bella Unión. Eso implica ensanche y rectificación de todas las llegadas de las calles de Bella Unión. Es una zona donde las calles llegan de forma muy caótica con esquinas, algunas de las cuales tienen prácticamente 50 metros. Eso se está rectificando en este momento. Además, se están previendo -ya están contratados- algunos semáforos; Bella Unión no tenía semáforos en esa etapa. Se está previendo una llegada a Bella Unión con una rotonda que se hará en los próximos meses.

SEÑOR CASTAINGDEBAT (Armando).- No alcanzaría el día ni la semana si cada uno de los legisladores presentes quisiéramos acaparar la reunión y ponernos a discutir la logística o la situación de cada departamento. Simplemente, quiero dejar una constancia en la versión taquigráfica. Después haremos una llamada telefónica al señor Colla y, tal vez, hagamos un pedido de informe.

El hecho de haber sido durante diez años intendente me hace ver la caminería y las carreteras de una manera diferente a como la veía como usuario, que quizás sea como la ven muchos acá.

En el caso concreto de Ruta Nº 3, es verdad lo que el señor Colla estaba diciendo sobre el proceso que comenzó en los últimos sesenta kilómetros antes de Trinidad con dos empresas adjudicatarias más o menos en mitades. La primera mitad es con Ramón C. Álvarez con una tecnología vieja que era carpeta

El señor Colla hizo referencia a la segunda mitad que luego se amplió al *by pass*, que no es tal, sino al pasaje de Ruta Nº 13 y Nº 14 por Trinidad. Usted aclaró que es una tecnología nueva. Sabemos que esa obra no ha sido recibida por el Ministerio pero en diciembre se terminó, se acomodó preciosa para el verano y dos meses después ya se está reparando. Hay temor entre los entendidos en el tema de que el lío sea mucho más grande que lo que hoy tenemos porque ya se está fresando, ya está saltando en algunos lugares, y ya se ha agrietado. Y todos sabemos lo que pasa cuando empieza a pasar agua para abajo.

La pregunta concreta es qué tiene previsto el Ministerio en este caso, más allá de recibirla cuando sea correcto, que es lo que van a contestar. ¿Existe la posibilidad tanto para esta como para alguna otra obra que ustedes anunciaron de recurrir a alguna auditoría externa al Ministerio, por ejemplo, a Facultad de Ingeniería?

Ustedes hablaron de la Ruta Nº 3 nueva, que vendría a ser el tramo que va de Trinidad al norte. Este es un buen ejemplo que está totalmente por fuera de color político porque en esa obra han trabajado los tres gobiernos, pero tiene un origen común: lo que mal nace mal termina y de las cosas que aprendimos en nuestro pasaje en las Intendencias es que más allá de la tecnología que se ponga arriba, el secreto de toda ruta está en la base. Y también muchas veces el negocio de quien hace la ruta está en cómo se trabaja la base que es lo que no se ve, lo que no es vistoso, pero es lo que lleva mayor costo en el momento de construir una ruta. También ahí tenemos el temor de que por más hormigón que se le ponga vuelva a pasar lo que ya ha pasado, porque el origen de esa obra comenzó mal y lo vivimos sufriendo.

No pretendo una respuesta hoy, simplemente, quiero dejar esto como insumo. Pienso comunicarme después con ustedes por este tema. Me preocupa enormemente lo que está sucediendo en el departamento de Flores, porque tres meses después de haber terminado la obra hoy ya estamos pensando qué es lo que se va a hacer. Como ustedes ya dijeron, se trata de una tecnología nueva -creo que originaria de Sudáfrica- que ha dado buenos resultados en determinados países con características especiales.

Reitero: a cuenta de una comunicación telefónica y, tal vez, de algún pedido de informe, quiero dejar sentada la preocupación sobre la Ruta Nº 3 que la verdad es que había quedado preciosa. Se le incorporó algo nuevo que en Brasil ya lo hemos visto; los repechos, que en Uruguay cada vez es más difícil transitar.

Yo era partidario de que cualquier inversión que viniera era bienvenida porque hay que recibir, pero después de haber escuchado y de ver lo que está pasando -quienes somos del interior conocemos las secuelas malas del tema forestal; las buenas ya todos saben cuáles son- creo que debemos preguntarnos cuál será el costo para Uruguay en el futuro cuando se empiece a sacar toda la madera. Y no hablo solo de esta ruta nueva, ni de lo que se está haciendo sino por el Uruguay que se construyó para otros fines y quizá ese elemento

económico no esté arriba de la mesa. Hoy estamos discutiendo la instalación de UPM, el costo de la vía, la llegada al puerto, pero estoy seguro de que no estamos en el paquete de evaluación de costos.

En el caso de mi departamento, me pregunto por dónde se va a sacar la madera de Flores, que era cero forestación diez años atrás y hoy me animo a decir que hay entre 50.000 y 60.000 hectáreas forestadas que en algún momento van a salir.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si no hay inconveniente, voy a hacer algunos comentarios.

El aumento de la producción es una felicidad para el país, pero también ha generado el desafío de colocar nuestras rutas a la altura de ese crecimiento, de esa demanda.

En realidad, nuestro país es virtuoso en cuanto al número de kilómetros de ruta, de caminería que tiene, pero no todas sus rutas estaban preparadas -como recién dijimos- para transportar esos volúmenes de carga, en números y en peso.

Por lo tanto, tenemos que mejorar nuestras rutas y ordenar su clasificación; si bien existía una, ahora debe ordenarse. Además, se deben tomar medidas para orientar determinados transportes, con ciertas características, por determinadas rutas, y desalentar y reducir el uso de otras. Esa es una materia en la que tenemos que ir trabajando -algo ya que se está haciendo-, porque algunos caminos rurales o rutas, como las Rutas Nº 20, 25 y 55, que fueron mencionadas, de ningún modo, estaban concebidas para soportar el volumen y el peso que ahora deben soportar.

Sin embargo, de ahora en más, la Ruta Nº 20, tal vez, la Nº 25 y, seguramente, la Nº 55, no van a poder liberarse de esa intensidad de transporte; por lo tanto, las rutas que nunca fueron consideradas como primarias debido a sus características, por su base, por su rodadura, ahora tendrán que ser construidas como las rutas con el mayor estándar del país. Este tipo de transformación también se da a veces en algunos caminos rurales, absolutamente primarios.

Por otro lado, tenemos que preparar la Ruta Nº 3 para qué pase la carga más demandante. Las transformaciones que tenemos que hacer, las experiencias que se hacen y las inversiones que exige, son porque necesitamos tener en óptimas condiciones una Ruta Nº 3 como también necesitamos una Ruta Nº 5, una Ruta Nº 8, una Ruta Nº 1.

Por cierto, estamos poniendo mucha atención al rendimiento de las modalidades que se están experimentando. En ese sentido, vino un técnico sudafricano por ese motivo, pero no se trata de una tecnología que solo se utilice en Sudáfrica, sino que está bastante extendida. Hasta ahora nosotros no habíamos hecho experiencias exigentes -aunque sí habíamos hecho algunas- y la de la Ruta Nº 3 lo es. En la mayoría del tramo a que se refirió el señor diputado no ha habido problemas, aunque sí se generaron algunos en un tramo particular de la ruta reparada con esta tecnología por parte de la empresa Hernández y González, y lo estamos observando.

También se hizo una reparación del *bypass*, porque este tradicionalmente -desde la época en que el diputado era intendente- nos hacía doler la cabeza y nos exigía inversiones importantes. Por tanto, en esa oportunidad se hizo una inversión de importancia a costa del presupuesto nacional, porque más allá de que se trata de jurisdicción departamental, tenemos clara conciencia de que ese esfuerzo es desmedido para la Intendencia, cuando lo que circula por esa ruta y la rompe es el transporte de carga nacional.

Cuando se lleve adelante el proyecto de la Ruta Nº 14 -que pasa por Trinidad-, a través de las PPP, tenemos planteado dar una solución de fondo y permanente. Inclusive, pretendemos que sea un factor de ordenamiento -algo que se ha discutido con el intendente- para que ayude al desarrollo de Trinidad y no se convierta en un obstáculo.

En lo que tiene que ver con el otro tramo de la Ruta Nº 13, el que va hacia Río Negro, se va a aplicar una modalidad que no se puede aplicar en cualquier lugar, ni de cualquier modo, pero que es muy exigente. Hablamos de poner hormigón sobre la carpeta asfáltica existente; debe reunir determinadas condiciones; habrá que estudiar todo ese tramo. Los primeros estudios dieron positiva la instalación de esta modalidad de hormigón sobre eso, y esperamos que haya un resultado acorde, así como fue el que se obtuvo con la misma

modalidad en el tramo sur de la Ruta Nº 24, que nos ha sorprendido por la duración que ha tenido y el buen estado en que se mantiene. Eso es lo que buscamos, pero vamos a ver si los resultados nos acompañan.

De todos modos, las preocupaciones que expresa el señor diputado las debemos tener en esos temas que él planteó y en otros puntos donde estamos recorriendo un camino y debemos ir aprendiendo.

SEÑORA EGUILUZ (Cecilia).- No sé si está será la dinámica de trabajo -no quiero interrumpir-, pero ya que estaban hablando de la Ruta Nº 26, quisiera hacer una consulta.

La reparación de la Ruta Nº 26 estaba prevista dentro del circuito 4 de las PPP, y cuando hablaron de los proyectos de ejecución mencionaron que se están realizando tareas. En la información que se entregó a la Cámara para el Ejercicio 2016- 2017 figura que el circuito 4 estaba en proceso. De hecho, en la página del Ministerio también figura y pudimos leer que se estaba llevando adelante un proceso inicial, en el cual -de acuerdo con la información que llegó a la Cámara- hay mucha obra nueva y algunos ensanches importantes. También vimos que todo eso está suspendido por la administración. Además, en la rendición de cuentas figuran las obras que están programas a través de las PPP, y la Ruta Nº 26 está excluida; al menos así lo entendí.

Tenemos entendido que se está haciendo un trabajo en tres tramos, pero no quiero seguir extendiéndome porque, reitero, no sé cuál será la dinámica de trabajo de la Comisión, y, quizás, me esté adelantando a plantear algo que el señor ministro y el señor director explicarán más adelante. Como se estaba hablando de esta Ruta, consideré importante consultar sobre el cambio que se ha hecho. Anteriormente, la obra se iba a llevar a cabo a través de una PPP, por lo que quisiera saber cual será el sistema que se utilizará, cómo será la financiación, y si se piensa en una obra nueva o en realizar un mantenimiento. Además, quisiera saber si solo incluye la carpeta asfáltica, o también los ensanches que estaban previstos y las mejoras que se habían discutido, tomando en cuenta que se trata de una ruta muy problemática para el norte.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Capaz que conviene que el señor ministro y el señor director brinden su informe y que nosotros tomemos nota.

Digo esto porque temo que quizás dentro de una hora el quórum sea muy ajustado, debamos sostenerlo solo algunos, y en la versión taquigráfica quede constancia de algunos planteos sueltos con respecto a la garantía de la calidad de las obras o la capacidad de resistencia para los nuevos tipos de carga, pero no hayamos escuchado el planteo global en virtud de que al hacerse referencia a cada departamento se vayan haciendo preguntas y no se pueda exponer un concepto general.

También quiero dejar constancia de que por lo que plantea el ministro tenemos un enorme desafío como país porque nuestras rutas no estaban preparadas para este cambio productivo. Efectivamente -como hemos escuchado decir en más de una oportunidad-, hoy más del cincuenta por ciento de las rutas nacionales está bien o muy bien, lo que sucede por primera vez en la historia después de décadas. A la vez, la transformación nos exige calidad en las obras por la carga que vamos a recibir. Es importante dejar constancia de esto porque la aplicación de las acciones público- privadas va a permitir exigir que -entre otros elementos- las empresas tengan cuestiones vinculadas con el mantenimiento; estamos ensayando nuevas formas en un país que se ha transformado.

Pero mi constancia va en el sentido de que si escuchamos el conjunto de la exposición después podremos tomar nota de lo que queramos, porque no sé hasta qué hora deberemos sostener la sesión ya que -más allá de los titulares- este es un plan muy detallado de las inversiones realizadas y a realizar y me parece que nos va a dar insumos como integrantes de una comisión asesora del Cuerpo. Por eso no venimos exclusivamente a preguntar sino que debemos asesorar en el proceso de discusión de la rendición de cuentas.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor ministro anunció que luego de esta exposición general se referirá a lo relativo cada uno de los departamentos y, entonces, todos los legisladores podremos evacuar todas las consultas relacionadas con todo el país.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Quisiera referirme a dos temas y realizar algunas puntualizaciones con respecto al planteamiento realizado por el diputado Castaingdebat.

En la Ruta Nº 3 se aplicó una nueva tecnología que no es ajena en el mundo. Esa tecnología se aplicó trayendo los equipos originales; se trajeron trenes de trabajo de Alemania y también a los asesores que inventaron esa tecnología, que son ingenieros sudafricanos, lo que nos dio las garantías de que el espumado que es la base e implica veinte centímetros que están debajo de la ruta se estaba haciendo como la metodología lo indicaba. Esa base tiene grandes ventajas porque es elástica y lo que lleva arriba es un consumible; se trata de una carpeta asfáltica de cinco centímetros, pero es muy difícil mantener ese grosor de carpeta -a veces es de seis centímetros y otras de tres-, y sin conocerse realmente el desempeño de la base se hicieron algunos diseños de carpeta que se pusieron como prueba tratando de tener una garantía sobre esos diseños. El problema surgió en el tramo en el que el diseño tiene más diluido asfáltico en todo el proyecto y allí se empezó a exudar; llegó a un punto en el cual el diluido es más cantidad del necesario. Indudablemente, eso se va a resolver. Lo que hicimos ahora fue un fresado para dar seguridad a la ruta porque el diluido al exudar genera menos adherencia y más posibilidades de accidentes. Hoy ese tema está descartado y por eso es que se fresó, pero a la empresa no se le ha dado la recepción ni se le dará hasta que estemos seguros de que eso va a durar lo que tiene que durar.

Por otra parte, nosotros tenemos auditorías más allá de que trabajamos permanentemente con la Facultad de Ingeniería. En estos casos las obras financiadas por multilaterales tienen auditorías propias de los multilaterales. El BID trajo un especialista de Brasil para seguir la obra y ahora lo trae para hacer un diagnóstico del problema, aunque ya lo hicimos nosotros. Entonces, hay un proceso con garantías de que en esto no solo sumamos las cabezas nacionales sino que en la medida en que tenemos las herramientas tratamos de traer expertos de afuera. En este momento -a esta hora- está el ingeniero Páramo, que es un referente en reciclado en América Latina, dando clases a los directores de obra de Vialidad acerca de reciclado con pórtland, que es una técnica que nosotros utilizamos muchísimo y como los equipos cambian permanentemente debemos *aggiornarnos* para utilizarlos. Es decir que las garantías están; las fallas en las obras existen y me imagino que el señor diputado que hizo uso de la palabra, que fue intendente, habrá vivido algunas. El tema es que las responsabilidades existen y también las vamos a hacer valer.

En cuanto al tema de la Ruta Nº 26 podemos decir que lo tuvimos en carpeta. Hicimos todos los estudios técnicos y en determinado momento, quizás, a principios de 2016, cuando el agua empezó a hacer realmente desastres en nuestras rutas -ustedes recordarán que el año pasado tuvimos un semestre muy complicado por las lluvias-, la Ruta Nº 26 colapsó totalmente. Nosotros teníamos un contrato de mantenimiento hecho por la empresa Rundy y entendimos que era inmantenible; no había forma de hacerla sin obras. El proceso licitatorio de esa PPP, que era la 4, se iba a extender hasta muy adelante, al igual que la adjudicación, y nosotros no podíamos coexistir con una ruta en ese estado durante dos años más, ya que a principios del año pasado estaba intransitable. Entonces, lo que hicimos fue tratar de calzarla en nuestro presupuesto. Hoy por hoy existen dos frentes de obra y un tercero en vías de adjudicar, de cuarenta y dos kilómetros más. A la vez, hay un proyecto por los noventa kilómetros que faltan por el que se va a licitar antes de fin de año. Yo diría que las características del proyecto son mejores que las que se iban a licitar en la propia PPP porque estamos apuntando a hacer una ruta de carpeta asfáltica, ya que sabemos que si no el tránsito pesado la va moler rápidamente. De manera que podemos decir que estamos haciendo carpeta en la Ruta Nº 26 y actualmente estamos haciendo un tramo sobre Tacuarembó, otro sobre Río Negro y el otro sobre Paysandú, y a continuación otro tramo de cuarenta y dos kilómetros, que ya está proyectado, licitado y para adjudicar; lo otro lo vamos a licitar en el correr de este año. A la vez, además de carpeta tiene banquinas ya que en algunos lugares esa ruta ni siquiera las tenía. Es decir que nosotros estamos haciendo un proyecto para elevar el nivel de seguridad de la ruta y estudiando algunos puentes que después se verá si pueden calzar en el cronograma para genera los ensanches. De manera que tenemos garantías de que va a quedar una ruta igual o mejor que la que se iba a licitar.

Quizás, podamos tratar de hacer nuestra exposición de manera más rápida.

En cuanto a los corredores podemos comenzar refiriéndonos al de la Ruta Nº 2, ya que arrancamos allí y en la Ruta Nº 1; hay intercambiador vial que se inauguró hace muy poquito tiempo. La Ruta Nº 2 es corredor en un tramo; falta un tramo para definir sobre Rosario, donde es una ruta angosta, con árboles en los laterales, y que está en tratamiento. Los trabajos en ese tramo comenzaron hace dos meses. Estamos cortando la totalidad

de los árboles de un lado de la ruta y ensanchándola. Se va a utilizar una solución de carpeta asfáltica, a fin de que junto con el intercambiador, se conecte como corredor de tránsito pesado hacia Fray Bentos.

Paralelamente a esas dos obras que se están realizando, hay una serie de obras dentro de un contrato de mantenimiento que se está ejecutando desde al año pasado mediante el cual *recapamos* varios sectores de la ruta e hicimos algunas de las plantas urbanas que históricamente estaban demolidas, en especial la de Rodó, que pasó de mezcla a hormigón -la de Santa Catalina también, pero es más chica- y estamos terminando la planta urbana de Mercedes, resolviendo un punto conflictivo de tránsito con una rotonda al ingreso de la ciudad y un problema muy serio como es el ingreso de Ruta N° 14 hacia la Ruta N° 102.

El tránsito de la Ruta N° 14 pasaba por debajo, doblaba en una rotonda hacia la izquierda y se ingresaba a la ruta por un terraplén que muchas veces no lograban subir los vehículos de 120 caballos que son habituales en esa zona. En algunos casos, hubo problemas serios y los camiones tuvieron que dar marcha atrás en ese tramo. Por eso, estamos resolviendo el asunto de la pendiente en hormigón. Se va a terminar en Fray Bentos y se van a mejorar los accesos al puerto. Creo que esa ruta está siendo atendida en su totalidad.

El otro punto importante a destacar es la Ruta N° 12, que a principios de 2016, estaba muy complicada. El tramo en la unión con la Ruta N° 55 hacia el oeste estaba deshecho y los camiones en algún momento llegaron a circular por la banquina. Se hizo una solución de hormigón que incluyó la entrada a Ombúes de Lavalle sobre Ruta N° 55 y el *bypass* de ese lugar. Se trata de una solución de hormigón que tiene prevista una duración superior a los veinte años. Actualmente, se está terminando esa obra, falta pintura horizontal en algún tramo, pero en general, está completa.

También hay obras en Ruta N° 22 y algunas en Ruta N° 21. Cuando hagamos referencia al departamento, podemos profundizar en este aspecto.

En Ruta N° 5 las obras comenzaron desde Montevideo. El año pasado hicimos un *recapado* hasta Progreso desde la perimetral y antes de fin de año se va a hacer la obra desde Progreso hasta Canelones. Esta obra se realiza en el ámbito de la concesión que existe en Ruta N° 5 con el peaje Mendoza. La Ruta N° 5 está en su totalidad consolidada con contratos de mantenimientos; tiene tres en total. Las obras grandes que estamos haciendo tienen que ver con el ensanche de los puentes, que seguían siendo angostos y que estaban generando algunas limitaciones para la carga. Tenemos cinco obras en funcionamiento. Hay dos que empezaron hace un par de meses y que tienen grandes problemas de seguridad vial, porque no es fácil trabajar en un corredor de carga pesada cortando el puente a la mitad. No obstante, se está avanzando dentro de lo previsto.

Además, a la altura de Tacuarembó hay una obra de rehabilitación de Ruta N° 26, que incluye la llegada a la ruta de República Argentina, que es una arteria muy importante de la ciudad y era un punto de conflicto bastante importante. Llegando a Rivera, hay dos obras importantes. Se está rehabilitando la Ruta N° 27 desde la Ruta N° 28 a la Ruta N° 5, con un avance en carpeta hasta Lagos del Norte, que es una localidad muy utilizada por los riverenses. Esa zona es peligrosa, porque tiene mucho tránsito pesado. En ese sentido, se ensanchó la ruta para dar mayor comodidad y seguridad a las bicicletas, motos y peatones. La obra es en un tramo de 10 kilómetros y está prácticamente finalizada. Además, la obra hasta Ruta N° 28 tiene diferentes niveles de avances y en algunos tramos se está terminando.

En cuanto a la Ruta N° 30, puedo decir que estamos llegando hasta Tranqueras, lo que implicó un avance y una rectificación de ruta. Era una ruta con muchas curvas y bastante peligrosa. Se hizo un trabajo de fajas que implicó los drenes y los pluviales de la zona. Como dije, era una ruta con un trazado muy sinuoso, se hicieron las rectificaciones necesarias, se ensanchó y actualmente estamos llegando con carpetas a Tranqueras. Ese proceso sigue, ya se está trabajando en el tramo entre subida de Pena y Tranqueras y continúa hasta Masoller.

Otro de los corredores importantes es el de Ruta N° 8. Esta obra también comenzó desde Montevideo. El año pasado se empezó a trabajar desde el kilómetro 13 en adelante. Desde allí hasta Pando, la ruta es de hormigón, que está en estado bastante regular, y es de jurisdicción nacional. El año pasado se hicieron bacheos de hormigón con sustituciones muy grandes de pavimento y se dejó la ruta en estado aceptable. Cabe destacar que es una ruta que hay que mantener y que da mucho trabajo. Además, hicimos ciclovías en hormigón -fue una novedad- y la gente las está usando, lo que nos impulsó a seguir con la misma tipología y solución en algunos tramos de otras rutas.

Asimismo, en la salida de Pando utilizamos una solución de semaforización para endentecer la entrada a la ciudad. Más adelante, tenemos la doble vía desde la entrada de *bypass* a Pando hasta la Ruta N° 11, e inclusive, la duplicación del puente sobre el arroyo Pando. Son obras que se están ejecutando en este momento y que todavía tienen por delante, por lo menos, un año y medio de trabajo. Hay que tener en cuenta que la obra implica un movimiento de suelo muy grande y que los trabajos en el puente tienen una complicación muy importante. Por eso es bueno destacar que existe un avance muy interesante. Con respecto a la Ruta Nº 8, estamos desde la Ruta Nº 9 hacia Minas con el recapado, inclusive, las zonas hechas en hormigón. Estamos incluyendo la planta urbana de Solís de Mataojo con el criterio que hoy señalaba el Ministro: a veces, nosotros metemos y sacamos el tránsito de una planta urbana y, al rehabilitar, es de orden estudiar el aporte que se pueda hacer al gobierno local. Estamos considerando esos 2.000 metros para hacerlos en este proyecto.

La Ruta Nº 8 sigue al norte de Minas, con un contrato de mantenimiento y las obras fuertes son a partir de Treinta y Tres. Tenemos entre Treinta y Tres y Melo tres contratos grandes de rehabilitación. Ese tramo se hizo de vuelta e incluye un tramo sobre Melo, que ya está terminado, algunos ensanches de seguridad con el mismo criterio que le empezamos a dar a las Rutas Nº 9 y Nº 3, un tramo a mitad de ejecución sobre Treinta y Tres y un tramo central, que está iniciando. Apuntamos a rehabilitar el estado del pavimento y a mejorar el estándar de seguridad de la ruta. Se trata de una ruta peligrosa; no va a quedar como una autopista, pero va a mejorar muchísimo con respecto a lo que es la ruta histórica y en cuanto a las velocidades que se desarrollan hoy.

La idea es llegar a Melo y hacer algunas acciones de rehabilitación al norte, sobre esas rutas. Es un tramo, hasta Aceguá, que no tiene mucho tránsito pesado; el tránsito fuerte que tiene es el de las cementeras que mandan material a Candiota y representan aproximadamente unos sesenta camiones por día. Es una ruta que se está manteniendo bien en tratamiento pero hace treinta años que no se le hace nada de fondo, por lo cual, seguramente, seguiremos su rehabilitación hasta Aceguá.

Respecto a la Ruta Nº 7, volviendo desde Melo, lo que estamos haciendo es un *bypass* en Fraile Muerto, con un cruce nuevo de la ruta. Hay un puente que está a mitad de ejecución y tenemos otros dos puentes que estaban en muy mal estado, Quebracho y Sarandí del Quebracho, que también están en ejecución. Estos están un poco más atrasados que Freile Muerto. Hay algunas soluciones que planteó la empresa y que tuvo que llevar adelante con respecto a su proyecto original. A veces, pasa que las empresas definen el proyecto, se equivocan y les cuesta un poco más salir del brete, por supuesto que al mismo costo del que está licitado.

Esos puentes se atrasaron un poco, pero la idea es terminarlos a fin de año. Para el de Fraile Muerto, tenemos fecha de terminación en diciembre. Estamos en la etapa de conformación de los accesos y eso depende mucho de las precipitaciones. Este año ha sido benévolo con nosotros, por lo cual, estamos avanzando velozmente.

Tenemos algunos tramos de la Ruta Nº 7 para rehabilitar, Ruta Nº 41, José Batlle y Ordoñez, Casupá-Reboledo y la ampliación del pasaje superior de Nico Pérez, con la idea de seguir al norte de Nico Pérez unos cuantos kilómetros. El pasaje de Nico Pérez se empezó hace un par de meses y estamos aprovechando que la trinchera de la vía está rellena, porque se utilizó para pasar aerogeneradores. Conseguimos que AFE nos habilitara un tiempo más la trinchera sin limpiar, y entonces, el pasaje es sobre ese relleno de tosca y la obra termina siendo más barata y más rápida. Tratamos de hacerlo con la mayor celeridad posible, aprovechando esa situación. Esperamos que a principios del año que viene el tema esté resuelto y estemos construyendo hacia el norte de la Ruta Nº 7.

En cuanto a la Ruta Nº 6, tenemos un contrato de mantenimiento en Florida sur que existe desde hace varios años. Se trata de un contrato de mantenimiento básico. La novedad es que estamos ejecutando una obra desde Sarandí del Yí al norte. Es una obra adjudicada a principios de año; la empresa hace un par de meses que empezó e implica la rehabilitación de la base, el ensanche de la ruta y un doble tratamiento. Tenemos expectativas de avanzar sobre la conexión del la Ruta Nº 6, donde termina esa rehabilitación; en eso estamos trabajando. En cuanto a la Ruta Nº 6 con San Ramón, tenemos la PPP. La idea es que en una primera instancia, la obra prevista sea el puente nuevo con el *bypass* de San Ramón. Esa es una PPP que sale en licitación, seguramente, en el mes de julio; es un PPP interesante para las empresas y, por lo tanto, va a ser viable. El impacto fundamental con San Ramón es el puente y el *bypass*.

En cuanto a la Ruta Nº 9, de Rocha al Chuy, en la PPP numero tres, estamos haciendo el mantenimiento de ese tramo. De Rocha hacia el sur, hay un contrato de mantenimiento por parte de la empresa Techint. En el tramo que estamos licitando por PPP el trabajo más grande que hemos hecho ha sido la construcción del puente sobre el Canal Andreoni, que se terminará en los próximos meses. Por lo tanto, estaríamos habilitando la circulación a partir de mediados de julio. Con ese puente, resolvemos la rotonda de Coronilla, una rotonda abierta y un punto de conflicto habitual en épocas veraniegas.

Sobre la Ruta N° 9 al sur, hemos hecho un *recapado* muy fuerte de varios tramos entre San Carlos y Rocha.

También empezamos a probar las terceras vías en veintidós lugares. En esa ruta se probó esta medida y dio muy buen resultado. La intención es trasladar la tercera vía al resto del país. Inclusive, estamos tratando de generar normativa para su uso. Nuestra primera idea fue utilizar la tercera vía solo para el tránsito pesado, pero vemos que es necesario normar para que los vehículos livianos también la utilicen.

Sobre el eje de la Ruta N° 9, también estamos poniendo énfasis en la seguridad vial. Además de la rotonda de La Coronilla, estamos pensando en resolver algunos problemas puntuales que generan dificultades, principalmente, en temporada. Me refiero a la rotonda de la Ruta N° 104, a la rotonda de la salida este de San Carlos y la rotonda del empalme de las Rutas N° 39 y N° 9. Las dos últimas están en obra y la de la Ruta N° 104 está esperando la resolución de un proceso de expropiación de un pequeño sector de una ladrillera; estamos tratando de ponernos de acuerdo con el propietario. Nuestra expectativa es que las dos rotondas de San Carlos estén cerradas para la próxima temporada.

Por otra parte, además del *recapado* que se está haciendo en todo el tramo de la Ruta N° 9 entre la Ruta N° 8 y la Interbalnearia, se mejoró la seguridad vial de la rotonda que está en el entronque de las Rutas N° 8 y N° 9.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- Actualmente, las rotondas que se encuentran en Castillos y Barra del Chuy están balizadas. Me gustaría saber si para 2017, 2018 o 2019 está planificado su cierre definitivo.

También quisiera conocer si está previsto el *recapado* de algún tramo entre Rocha y Chuy.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Todo lo que pide el señor diputado está previsto en la PPP.

Cabe aclarar que antes de eso vamos a cambiar de lugar el peaje de Rocha: ampliaremos la explanada para colocarlo después de de la entrada a El Caracol.

Por tanto, en la zona de Rocha estamos avanzando en distintos frentes: respecto a la Ruta N° 9, hay algunas obras de mantenimiento previstas aparte del puente y se va a mudar el peaje. Es cierto que hay una serie de obras pedidas -que además, son necesarias-, que tienen que ver con las rotondas y los accesos. Todo eso está incluido en la PPP número tres.

(Interrupción del señor diputado Alejo Umpiérrez)

——Es el plazo de las PPP. La obra está adjudicada. Ya se sabe quién es el adjudicatario. Ahora, están haciendo el trámite para concretar el financiamiento, que lleva su tiempo. Yo peleo todos los días por eso.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Quiero hacer una puntualización.

Habitualmente, las rotondas se cerraban en temporada y después se habilitaban durante el invierno. Sin embargo, las rotondas que hoy están cerradas no se van a habilitar. O sea: se van a mantener cerradas hasta que la obra finalice.

También, vamos a realizar trabajos en la entrada a La Esmeralda. Se va a hacer alguna pequeña rectificación para mejorar la seguridad, porque en esa zona hay muchos accidentes. Aclaro que no se va a hacer una rotonda.

Si los diputados están de acuerdo, voy a hacer un análisis más detallado por departamento.

(Diálogos)

——Es importante que haya continuidad, porque las obras no terminan en el borde del departamento.

(Diálogos)

——Si les parece, para completar la información relativa a la Ruta N° 30, comenzamos por Rivera y, luego, analizamos Artigas y el litoral.

(Apoyados)

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Yo le dije al director Colla que tratara de resumir, porque sé que es cansador repasar los cien y pico de proyectos que están en curso. Él me había propuesto empezar por los departamentos, pero a mí me parecía imprescindible dar un panorama general. Tal vez eso haya hecho que ahora estemos medio enredados.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Para realizar mi exposición voy a mostrar transparencias.

En la imagen pueden ver que se ilumina el departamento y las obras que tienen continuidad varían de color. Básicamente, se trata de las obras que están dentro de contratos de mantenimiento y, de ellos, las obras iniciales. Después, vamos a referirnos a las obras que están por fuera de contrato.

Comencemos por Ruta N° 30 desde Rivera. En el mismo contrato, estamos haciendo un mantenimiento de la Ruta N° 5 al norte del país. Se trata de un mantenimiento por niveles de servicios.

Desde la Ruta N° 5 hasta Masoller, en el límite departamental con Artigas, se está haciendo una solución de rehabilitación de la ruta. En un principio, se pensó en un reciclado, pero como la base de la ruta era muy buena -tenía mucha cantidad de piedra, aunque el problema era su tamaño-, se decidió construir sobre la ruta, en base a un estabilizado de piedra granulométrico. Encima de eso se está haciendo una carpeta asfáltica en el tramo de más circulación, es decir, desde Tranqueras hasta Ruta N° 5. Recordemos que hay varios emprendimientos en Tranqueras que transportan madera hacia la Ruta N° 5. Ese es el tramo en el que hoy decíamos que se rectificaron las curvas y se mejoró el drenado de las cañadas que existían en la propia ruta, que estaba baja. Como la ruta se ensanchó, hoy es amplia y cómoda. De ahí vamos a seguir hacia Bajada de Pena y de Bajada de Pena hacia Masoller, con estabilizado granulométrico y doble tratamiento. Ese mismo criterio se aplicó en la Ruta Nº 27 con un rehabilitado, con un ensanche significativo, para mejorar la seguridad del tramo entre la ciudad de Rivera y Lagos del Norte. La ciudad de Rivera tiene como balneario Lagos del Norte; es un tramo por el que se mueve mucha gente en época de temporada. Se hizo un tramo cómodo, con ciclovías al costado y con banquinas generosas.

De ahí en adelante es una ruta productiva, con una buena base de estabilizado granulométrico -que es el mismo criterio utilizado en la Ruta Nº 30- y con doble tratamiento. Eso va a llegar a la Ruta Nº 28.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Estas son las obras principales que se están haciendo en el departamento de Rivera, pero no quiere decir que sean los únicos trabajos del Ministerio en la zona; lo mismo sucede en casi todos los departamentos. Hay un regional del Ministerio que está trabajando en el resto de la caminería planteada, unas veces con mejor éxito, con mejor suerte, y otras con dificultades.

Ahí tenemos algunas rutas exigentes hacia Vichadero. Además, se está trabajando en el proyecto de rehabilitar o de conectar el puente del kilómetro 329. Ese es todo un desafío, porque hay que construir 100 kilómetros de ruta para poder llegar al puente. Por eso el puente no se usa. He visto algunos comentarios en la prensa en cuanto a que el puente estaba rajado. La verdad es que está en perfectas condiciones; es un puente muy fuerte porque su estructura estaba pensada para el ferrocarril y no para carretera, y prácticamente no se ha usado.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- En Artigas tenemos el contrato de mantenimiento que ya comentamos, que tiene obras iniciales de recapado en varios tramos, pero la obra fuerte, la que se está viendo, es en la propia planta urbana de Bella Unión. Como obras contratadas hoy tenemos dos frentes de obra en la Ruta Nº 30, que llegan a la capital de Artigas y que incluyen los accesos a la capital. Básicamente, es la misma metodología

de trabajo que se está aplicando en la otra punta de Ruta Nº 30, sobre Ruta Nº 5, que es una base estabilizada granulométrica. Es una ruta hecha desde su base. Se perfila la piedra que hay, se recarga con una base granulométrica y se hace un doble tratamiento. La idea es que sea una ruta muy duradera, y a eso apuntamos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Esa es una de las obras que en un relativo corto plazo va a conectarla ciudad de Artigas con una ruta de primera, que va a ir desde la Ruta Nº 5, pasando por Tranqueras, subiendo el repecho de Pena, cubriendo todo el recorrido, hasta entrar a Artigas.

Al inicio del período había dos reclamos de dos ciudades que eran capitales departamentales y que no tenían una ruta de primera. Esta era una de ellas, y va a quedar resuelta. El trabajo en la ruta y en Artigas sigue.

SEÑORA EGUILUZ (Cecilia).- ¿Cuál es el plazo que tienen pensado? Acá estamos uniendo Artigas con Rivera. Después está el tramo que une Artigas con Bella Unión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Todo el período.

SEÑORA EGUILUZ (Cecilia).- ¿Cuál es la diferencia entre rehabilitación y reconstrucción? Son dos términos que ustedes usan permanentemente y no sabemos cuál es la diferencia.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- La rehabilitación implica que se retira la base, se consolida una base nueva y sobre ella se coloca la rodadura, que puede ser una u otra según la demanda. En la Ruta Nº 26 sucede lo mismo. Por eso el señor Leonardo Colla comentó que en el primer tramo de la Ruta Nº 26, saliendo de la Ruta Nº 3 de Paysandú, fuimos a hacer la reconstrucción de la base y nos encontramos con la sorpresa de que la base era buena y consolidada.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- En Salto hay un tramo en la Ruta Nº 4 que se está rehabilitando. Tenemos previsto trabajar el año que viene sobre un tramo más extendido de la Ruta Nº 4 para llegar por lo menos a rehabilitar la mitad de la ruta y mantener en buenas condiciones el resto.

Por supuesto que este tramo de la Ruta Nº 30, como decía el señor ministro, está considerado dentro del período. Ya están los proyectos prontos y están para salir a licitar. Luego veremos, en función de la adjudicación, cuándo lo terminamos.

Estamos haciendo una evaluación de los puentes. Ahí tenemos dos puentes y una cañada con un puente chico para recuperar. En realidad, van a ser puentes nuevos. El del Arroyo Cuaró lo marcamos como que se está haciendo porque contratamos el proyecto. La complejidad del proyecto para el puente sobre el Arroyo Cuaró fue tal, que terminó siendo un puente de 600 metros para hacerlo insumergible. Es un proyecto muy grande, que está completo y que se estará entregando a la Dirección de Vialidad en los próximos días. Seguramente se licite en los próximos meses.

El señor ministro ponía énfasis en eso. Pensamos que la solución para hacer la Ruta Nº 30 insumergible iba a ser más sencilla, pero en el caso del arroyo Cuaró hubo una complejidad muy importante. Tanto fue así que en algún caso pedimos apoyo al Ejército para hacer cateos y evaluaciones de la zona. Es una zona muy quebrada, muy densa. Está marcado como que lo estamos haciendo, pero no estamos en la ruta; sí estamos en el proyecto, y es el único caso de los marcados en el que todavía no llegamos a la obra.

En Salto tenemos contrato de mantenimiento sobre el eje de Ruta N° 3 completo, con algunas pequeñas obras de recapado. Dentro de Salto tenemos una obra de rehabilitación en Ruta N° 31 que se está llevando adelante ahora y el resto del departamento está mantenido por la Regional Norte. Se nota la diferencia; son rutas secundarias; la Ruta N° 31 es de estándar secundario y hay que estar permanentemente encima de ella.

En Paysandú volvemos al contrato de mantenimiento sobre el eje de la Ruta N° 3, sin obras iniciales. En la Ruta N° 26 hay una empresa trabajando -la empresa Pietroboni- hace ya varios meses, hay una adjudicación que se está haciendo en estos días de 42 kilómetros más y un proyecto para resolver unos 90 kilómetros, cuyo llamado estamos procesando en este momento.

En las imágenes se puede ver lo que se está por adjudicar, lo que se está haciendo hoy, un tramo de obra de una rehabilitación anterior que está en buen estado y es perfectamente circulable, al que en algún momento se

le va a pasar por arriba con la carpeta, pero por ahora estamos apagando el incendio más fuerte. El resto se mantiene por administración. Lo que nos lleva más recursos es el mantenimiento de la Ruta N° 90.

En Río Negro tenemos contrato de mantenimiento en Ruta N° 3. En la Ruta N° 20 se está trabajando en dos tramos, la idea es arrancar antes de fin de año a trabajar en el tramo que se ve en la imagen. Increíblemente, en el medio de la Ruta, entre las dos entradas de Greco, hay 1,5 kilómetro que es municipal, que por supuesto -aplicando el mismo criterio que planteó el ministro hoy- vamos a trabajar como si fuera una ruta nacional, no tiene sentido saltearlo. Aparentemente, en algún momento se definió que ese tramo era municipal. La idea es llegar a trabajar antes de fin de año en todo el tramo hasta Ruta N° 4 y estamos considerando, a futuro, empezar a trabajar en el tramo de esa ruta que está muy feo, todavía para rehabilitar.

El contrato de mantenimiento es el mismo con el que estamos trabajando en Mercedes y con el que se trabajó en Rodó. El tramo que se ve en las imágenes se está recapando al día de hoy; va a quedar totalmente recapado y rehabilitado. Ahí también estamos estudiando algunas medidas de seguridad vial sobre la entrada al puerto.

SEÑOR MENDIONDO (Constante).- Siempre pongo de manifiesto que desde 2015, cuando me tocó la responsabilidad de asumir la diputación, he estado muy cercano de la Dirección Nacional, siguiendo de cerca los temas; hemos demandado mucho. Y lo que nos pasa siempre a los diputados del Gobierno es que, cuando empiezan las obras, tratamos de hablar de ellas, mientras que los demás ven lo que no se está haciendo bien.

En la Ruta N° 25 se está haciendo una obra magnífica, que ha comenzado la empresa Colier, que va hasta Menafra, ya que a partir de ahí está en muy buen estado hasta la Ruta N° 90, ese tramo se había hecho antes. Es decir que se va a completar la Ruta N° 25 entre Young y Ruta N° 90 con un nivel muy importante.

En la Ruta N° 20 también es notorio el trabajo, después del cual, seguramente, vendrá una obra posterior en el tramo entre las Rutas N° 24 y N° 3, donde está bastante castigada, pero será fruto de esa gran ruta de primer nivel que tendrá que haber entre el este y el oeste.

Nos consta que Grinor ya está tomando posesión de los lugares donde va a trabajar sobre la Ruta N° 24, más o menos desde la mitad hasta San Manuel, en la Ruta N° 3, desde el kilómetro N° 49 hacia el norte. Ahí vamos a tener una dificultad: hace veinte años era todo lindo ahí, andábamos todo el día en nuestras rutas y nunca había problemas, no había nadie en la ruta, pero actualmente, en Fray Bentos, en la Roslik, que es la Ruta N° 2 entre el puente y el puerto, tenemos un problema. El puerto comienza a trabajar y una dificultad porque se generaron barrios entre el puerto y el río Uruguay, a los que la Vladimir Roslik les resulta riesgoso. En algún momento, antes de asumir el ministro, se vio aquel espacio que quedó al costado como para construir una colectora o algo por el estilo. Mi pregunta tiene que ver con lo que nos estaría faltando. Quisiera saber si en caso de un funcionamiento más potente del puerto de Fray Bentos, hay posibilidades de construir una colectora al costado de la ruta Vladimir Roslik.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Recuerdo perfectamente que recorrimos esa zona y hace pocos días lo hicimos nuevamente, porque el puerto ha seguido comprando predios en esa zona de costa para ampliar las áreas de depósito; se han empezado a utilizar y hay depósitos de madera y demás. Todas son buenas noticias, pero deben ir acompañadas de soluciones de ruta adecuadas; por ello hemos analizado la posibilidad de una ruta auxiliar. Con la Administración Nacional de Puertos estuvimos viendo si en ese tramo sería posible desviar la carga por una conexión interna entre los terrenos portuarios.

El otro asunto es el ordenamiento territorial. En general, las intendencias son muy celosas y frecuentemente nos mencionan las decisiones que tienen en materia de ordenamiento territorial, pero estamos llenos de casos como el que se mencionó, porque cuando se construye una ruta, inmediatamente se genera actividad en sus orillas, y el tipo de actividad depende, de algún modo, de la gestión reguladora que tenga la intendencia. Si no existe regulación, si no existe ningún límite, si no hay un esfuerzo de ordenamiento, después se generan estos problemas. El diputado mencionó algunos, pero hay muchos lugares donde eso sucede: viene la ruta y surgen establecimientos industriales, depósitos, depósitos de camiones, e intercaladamente hay poblaciones, planes de vivienda, que a veces hasta son promovidos con recursos de los gobiernos, tanto nacionales como departamentales; y después es muy difícil y, sobre todo, muy caro resolverlo. Todas estas obras de las que estamos hablando tienen una exigencia grande de presupuesto.

En Fray Bentos, tendríamos las dos cosas. No descarto que en la zona más urbana exista la necesidad de hacer una especie de ensanche o ruta auxiliar, pero en todo el país debemos ordenar un poco la circulación y la instalación de gente.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- En Soriano tenemos contratos de mantenimiento en las Rutas N° 55, N° 105, N° 2 y N° 96. Hoy se está ejecutando la obra en la Ruta N° 96.

Lo más fuerte que tenemos en Soriano son las obras iniciales en el eje de la Ruta N° 2, básicamente con este contrato de mantenimiento, que tiene un volumen muy importante de obras iniciales. Lo que está haciendo es colaborar a resolver el corredor completo de la Ruta N° 2, desde la Ruta N° 1 hasta Fray Bentos.

Además, en los próximos días se terminará de adjudicar la obra en la Ruta N° 21. La empresa ya ha contratado los obradores y ha empezado a contratar hasta las viviendas. Tenemos expectativas de que ni bien pasemos la mitad del año podamos empezar a poner hormigón en la ruta.

(Diálogos)

——Hoy salía por segunda vez del Tribunal de Cuentas.

Trajimos algunas fichas de obras interesantes para mostrar

En esta licitación de mantenimiento se rehabilitó como obras iniciales la totalidad de la Ruta N° 105. Siempre hablamos de la Ruta N° 3, al norte de Trinidad, como ejemplo de *ahuellamiento*. La Ruta N° 105 estaba en muy mal estado con respecto al *ahuellamiento*. Recordarán que en la Ruta N° 3 se aplicó el reciclado con asfalto espumado; en este caso, se hizo un reciclado con Pórtland. Se hizo de manera diferente la obra. Se hizo una base mucho más estable que la que existía -que por ser inestable se *ahuellaba*- y sobre eso se hizo un doble tratamiento. Una de las cosas que hemos tratado de hacer en las rutas en las que históricamente hacíamos una base de tosca y un doble tratamiento encima es reforzar con Pórtland para lograr una mayor duración, teniendo en cuenta el tránsito pesado que están recibiendo. Es una obra que quedó muy bien.

También en Colonia tenemos contratos de mantenimiento en la Rutas N° 54 y N° 1. En materia de obras, estamos haciendo un bacheo mayor en la Ruta N° 21. La idea es dejarla en buenas condiciones. Es un tramo de ruta muy viejo, que ha empezado a dar algunos problemas, por lo cual se están haciendo obras cada vez más fuertes.

Hay una obra de rehabilitación en la Ruta N° 97 y otra en la Ruta N° 90, entre las Rutas N° 21 y N° 22, que ya está en ejecución.

En la Ruta N° 22 que se han venido haciendo obras desde el año 2016. No se ven en el mapa que les estoy mostrando porque están terminadas.

En la Ruta N° 22 hay dos frentes de obra a cargo de dos empresas que han ganado cada uno de los tramos. Son las que mencionábamos hoy, donde estamos haciendo un ensanche de ruta, cambiando la caracterización para estirar el corredor de la Ruta N° 2 hasta llegar al intercambiador con la Ruta N° 1. En este momento, estamos retirando unos mil seiscientos árboles añejos -ecualiptos y casuarinas-, para ampliar hacia un lado y darle un nivel de seguridad mayor. Esa ruta era un tubo y una de las preocupaciones era que a las velocidades de hoy no había escape.

Ya se inauguró la obra del intercambiador.

Por otro lado, a raíz de las inundaciones del año pasado no solo se descalzó gravemente el puente del Andreoni sino que se descalzó el puente viejo de la Ruta N° 1 sobre el arroyo Rosario, al punto tal de que algunos pilares quedaron colgados del puente. Ya no funcionaban como soporte, sino casi como lastre del puente. Inmediatamente, lo que hicimos fue derivar el tránsito hacia el puente nuevo y, una vez demolido el puente actual -que era el que estaba en mayor peligro-, se empezó a utilizar el material de los terraplenes antiguos para generar el nuevo terraplén. Esa obra va a buen ritmo, está avanzada. Es una obra compleja porque es un puente largo que tiene ochenta y dos pilotes que, por suerte, ya se terminaron de construir. Seguramente, no lo podremos inaugurar en la temporada, sino durante el primer semestre de año que viene, si

el agua nos permite avanzar con fluidez. Se está avanzado muchísimo en los terraplenes y en la estructura del puente.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Tengo unas consultas sobre rutas secundarias del departamento de Flores: las Rutas N° 57 y N° 23. Me han llegado reclamos de vecinos del departamento, por ejemplo, de La Casilla.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Seguimos con Flores, entonces.

Ya hablamos del eje de la Ruta N° 3.

La Ruta N° 23 está en obra. La empresa está adjudicada y ya arrancó. Efectivamente, los vecinos de La Casilla hablaron con nosotros en más de una ocasión. Ese tramo de la ruta era inmantenible. Esta ruta la consideramos en tres tramos: uno, que ya arrancó, desde el sur, le corresponde a la empresa Serviam S.A; el del norte, a la empresa Eduardo Martínez, y el del medio a H&G. La Ruta N° 23 se va a recomponer en su totalidad. La obra en el tramo del medio seguramente arranque en 2018.

(Diálogos)

——La Ruta Nº 57 hay que mantenerla; es un dolor de cabeza permanente. Estamos apuntando a que la PPP arranque lo antes posible. Mientras tanto el cantón de Trinidad trata de resolver esa ruta que es muy difícil.

En Canelones tenemos el contrato de mantenimiento de la concesión de la Ruta Nº 5; tenemos un contrato de mantenimiento de la Ruta Nº 11 que se está terminando y licitando en poco tiempo, y también el contrato de la Ruta Nº 8.

Estamos trabajando en una obra de la Ruta Nº 101 que implica el ensanche desde Colonia Nicolich hasta el *bypass* de Pando, incluidas cinco rotondas más en ese tramo. Es un tramo que ha tenido un despliegue impresionante de industrias que realmente amerita que se lo duplique, no solo como tramo industrial, sino como aporte para descomprimir el sistema Interbalnearia. Nosotros vemos a la Ruta Nº 101 con la Ruta Nº 8 como una forma de descomprimir la Interbalnearia que a nivel de temporada en algunos casos queda cargada de más. En ese tramo hay obras de ensanche ya previstas. Estamos moviendo los servicios y construyendo el nuevo puente sobre el arroyo Pando.

Sobre la Ruta Nº 102 tenemos previstas algunas rehabilitaciones básicas necesarias entre la Ruta Nº 8 y Colonia Nicolich.

Actualmente no estamos trabajando en el pavimento de la Interbalnearia pero sí en algunas acciones de seguridad vial, con la instalación de algunos semáforos antes de llegar al arroyo Pando. Al final de la temporada pasada ensanchamos el puente sobre el arroyo Pando generando una senda más, que si bien se utilizó como salida, se puede utilizar también como entrada, lo que nos dio un buen resultado, ya que es un cuello de botella.

Estamos trabajando sobre el arroyo Tropa Vieja, que tenía complicaciones vinculadas con la seguridad. Si bien es un puente cómodo para los vehículos es muy incómodo para los peatones y hay mucha gente que se mueve sobre el arroyo Tropa Vieja. Hoy por hoy el proyecto que está avanzando incluye sendas peatonales a los costados y pasaje por debajo de los dos lados del arroyo a nivel de los cuartos de cono. Estamos construyendo en el taller metalúrgico dos puentes, uno de cada lado del arroyo Tropa Vieja, para que la gente ya no cruce por la veredita de 60 centímetros, sino que pueda ir por una ciclovía cómoda y segura. Esa obra está muy avanzada y terminará en los próximos meses. La gente pregunta por el puente. En realidad, el puente se está construyendo en la metalúrgica y cuando esté pronto se va a colgar. Es un puente metálico muy cómodo.

Sobre la Interbalnearia estamos haciendo algunos recapados; en realidad, estamos renovando pavimento original de la Interbalnearia. Estamos trabajando en un proyecto a la entrada de Salinas que es un lugar muy conflictivo en cuanto al tránsito. Junto con las fuerzas locales estamos analizando alguna forma de organización del tránsito que es bastante caótico, con algunas rotondas internas.

Las alcantarillas de Totoral del Sauce están en marcha. La alcantarilla de la Ruta N° 65 se licitó y se frenó unas tres veces. Esta es la tercera vez que la alcantarilla de Arroyo del Cuadro arranca; la primera en este

período. Es uno de los proyectos malditos. La cantera estaba casi aprobada por la Dinama y esta retiró el permiso por un problema anterior que había tenido la cantera, lo que nos llevó a estirar un poco más los plazos. Hoy se está terminando con la cantera habilitada y esperamos contar con la alcantarilla del Arroyo del Cuadro a partir de julio o agosto de este año.

En la Ruta N° 108 se están haciendo ensanches de alcantarilla igual que en la Ruta N° 12. La obra está atrasada porque la cantera todavía no ha sido habilitada por la Dinama. Los plazos de la cantera para nosotros son muy fuertes.

(Diálogos)

——Se están alargando alcantarillas. Necesitamos tosca para los ensanches y es fundamental que se habilite la cantera. Los procesos de cantera están siendo muy lentos. Se va a comenzar con la Ruta N° 108 y después se va a seguir con la Ruta N° 12. Ese tramo de Ruta N° 12 tuvo un incremento de tránsito pesado que no se previó. Los camiones empezaron a pasar por ahí y la ruta es muy difícil de mantener. Hoy la ruta no tiene pozos pero la rugosidad por la reparación es bastante fea. Los vecinos se quejan; estamos en contacto permanente con ellos. Se está avanzando firme y ni bien podamos liberar la cantera se va a empezar a trabajar. La empresa es Díaz Álvarez.

El proyecto de la Ruta N° 81 es importantísimo. Es la continuación del *bypass* de Canelones, que estaba considerado a la salida del puente de Santa Lucía para rodear la ciudad y meterse por Ruta N° 11. No teníamos solución con el tránsito que se metía por Canelones por Ruta N° 11 más que hacer otro *bypass* al norte de Canelones en una zona complicada, inundable, que realmente iba a ser un proyecto de muchísima complejidad. Se evaluaron alternativas y hoy por hoy estamos siguiendo, desde el punte hasta Ruta N° 5, en hormigón la Ruta N° 81. La idea ahí fue ensanchar la ruta, haciéndola cómoda para el tránsito pesado; ni bien esté pronta, el pasaje de camiones por Canelones se va a tratar de limitar al mínimo imprescindible; solamente pasarán los que tengan que ingresar a la ciudad por alguna razón.

También, tenemos previsto -no está puesta aquí porque no vamos a arrancar con ella este año- una rehabilitación básica de Ruta N° 62, que debería quedar sin tránsito pesado. Se trata de una ruta vieja, con una configuración muy linda, con árboles a los costados, y es ideal para vehículos livianos. Seguramente, los que van a pasar por ahí serán ómnibus, camiones livianos y, básicamente, vehículos, motos, bicicletas. Junto con esto, está previsto una rotonda en la Ruta N° 81; o sea, reestructurar el empalme de la Ruta N° 81 y el empalme de la Ruta N° 62, en el entronque de la Ruta N° 5, ya que donde sale la Ruta N° 62 es un lugar muy feo, es una curva. Hoy hay un camino municipal anterior a ese entronque, y sobre eso estamos trabajando y basando el proyecto. Creo que en acuerdo con la intendencia vamos a poder avanzar en ese sentido.

Lo que hicimos hasta ahora sobre Ruta N° 5 es un recapado desde Montevideo hacia Progreso. Se terminó el intercambiador de la Ruta N° 5, que es una gran obra que nos ha dado muchísimo resultado. Era un cruce muy peligroso. Si bien la inversión fue grande, el resultado ha sido importante.

La idea es terminar desde Progreso a Canelones, arrancando, quizás en setiembre de este año, con varias obras complementarias que implican algunas salidas a ruta y algunos retornos en el medio de la ruta, que hoy son bastante inseguros, y ya que recapamos, creo que es el momento de resolverlo. Ahí estaríamos llegando a la entrada de Canelones.

Canelones y el resto del país tienen un montón de obras más hechas por la Administración. Canelones tiene una cantidad de obras por la propia regional, que no las agregamos en este momento para no saturar el mapa.

(Diálogos)

——Seguimos con Maldonado. Nos vamos a referir ahora al contrato de Ruta Interbalnearia. Una mención especial merece el tema Pan de Azúcar- Interbalneraria. Hoy por hoy, estamos haciendo proyectos y evaluando expropiaciones en ese cruce. En esta temporada ese cruce no tuvo accidentes. Hicimos una prueba con un radar en la zona, que generó un nivel de respeto a la norma de velocidad que nos asombró; dio un resultado fantástico a costo de apenas unas doscientas multas en total. Realmente, generó un impacto fuerte. El cruce lo rediseñamos con *New Jersey* de plástico y, actualmente, el cruce es mucho más seguro que el que existía. Vamos a mantener esa configuración mientras no tengamos decidido cómo avanzar con la obra, que se hará en el marco del mismo contrato de mantenimiento de la Interbalnearia.

En cuanto a la Ruta N° 60, estamos arrancando en este momento con un contrato de mantenimiento con la empresa Serviam, que implica su rehabilitación total. Estamos hablando de una ruta que hoy es muy demandada y está bastante fea. La empresa comenzó a principios de este mes con el trabajo y se está avanzando.

También, en marzo de este año, en el marco de un contrato de mantenimiento, comenzó a trabajar la empresa Hernández y González en la Ruta N° 39. La solución que se le dio a esta ruta es un reciclado de base, con una carpeta asfáltica de 6 centímetros; está casi toda reciclada, solo faltan 5 kilómetros, y ya hay unos 30 kilómetros de carpeta hechos y pintados. La idea es que en octubre esté completamente terminada, pintada, y que, junto con la rotonda de la Ruta N° 39 y la Ruta N° 9, podamos inaugurar ese tramo, cambiándole la cara radicalmente.

Al norte tenemos un tramo de la Ruta N° 13, que está incluida en el mismo contrato de mantenimiento, que tiene algunas acciones fuertes de rehabilitación, por ejemplo, hasta unas 20.000 toneladas de carpeta y un mantenimiento por estándar, que nos va a permitir conservarla en buen estado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si me permiten, voy a pedir al señor Leonardo Colla que explique la odisea que tenemos en la Ruta N° 10, antes de José Ignacio, que corresponde al departamento, para rehabilitar los destrozos del temporal y cuánto cuesta.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Efectivamente, es una odisea, como dice el señor ministro.

Entre el kilómetro 177 y 179 -un tramo de unos 2.000 metros- el temporal del año pasado, primero, eliminó la dunas de la playa y, luego, nos pegó en la base del terraplén de la ruta, demoliendo, virtualmente, la mitad de una de sus calzadas. Es un problema muy serio para nosotros, en primer lugar, porque es una zona muy sensible, es un tramo de ruta suburbano, que tiene muchísimo movimiento de gente y, en segundo término, porque la defensa real de las rutas son las dunas de la costa. Fuimos a Dinama para ver cómo podíamos ir resolviendo esta situación, cumpliendo con las expectativas ambientales y viales.

Nosotros habíamos definido una solución muy similar a la que está del otro lado del puente. Ustedes habrán visto que del otro lado del puente, las dunas siguen existiendo, pero entre ellas y la carretera hay un enrocado de 60 por 60, que fue lo que en su momento defendió la ruta original. Esa ruta no se llegó a romper. Cuando se hizo el puente, previendo que la laguna salía para ese lado, se defendió con rocas. Hoy, esas rocas están tapadas de arena; se ven muy poco. Si bien nuestro proyecto original se hizo en base a estudiar la iniciativa de la Ruta Nº 10, que había dado buen resultado, hoy los lineamientos de Dinama dicen que el enrocado no se usa más en la costa porque no disipa energía; cuando llega el agua a la roca, la energía rebota y se lleva la arena.

Esto ocasionó que el año pasado no pudiéramos recomponer el tramo de ruta. Nos basamos en un estudio ambiental para ver cómo recomponer con barreras menos sólidas que una piedra. Hoy, existen unos geotubos que se llenan de arena. Esto, en definitiva, será lo que defenderá de forma lineal hasta que se recomponga la playa. Nuestra jurisdicción va hasta la faja del terraplén, no hasta la playa, por lo que dependemos mucho -tanto a nivel departamental, de Dinama o de nosotros mismos que también somos actores- de ver cómo recomponemos la duna y la playa para que proteja la carretera.

El señor ministro hablaba de una odisea. En realidad, esto se atrasó varios meses porque estuvimos discutiendo la solución. Hoy, tenemos la solución para defender la ruta y seguiremos adelante. Estamos hablando de US$ 3.000.000 por un tramo de 2 kilómetros de ruta; quizás de US$ 3.600.000. Se trata de una inversión muy grande que hay que hacer porque si no la ruta no se sostiene. A su vez, hay que acompañarla de defensa de costa y de regeneración de dunas. La Intendencia de Maldonado también tendrá que avanzar con Dinama en este sentido.

En cuanto a Rocha, en la imagen se observa la Ruta Nº 13 del lado de Maldonado. En el límite departamental, hacia Rocha, estamos ejecutando una obra de ensanche y rehabilitación de la Ruta Nº 13 hasta la Ruta Nº 15. Hasta hace un par de semanas, se trataba de una ruta con una gigantesca zanja al costado. Hoy, la cantera está habilitada -su habilitación demoró-, estamos rellenando esa zanja y ensanchando ese tramo de la Ruta Nº 13, que estaba muy feo. Creemos que a principios del año que viene el tramo estará totalmente rehabilitado para el tránsito. Se trata de una ruta que se utiliza mucho con tránsito pesado. Se transporta grano por esta ruta y se rompe mucho. Es muy difícil mantenerla; es muy difícil trabajar en ella en momentos de

zafra. También se transporta madera en forma permanente. Cuando se suma el transporte de grano al de madera es muy difícil de mantener.

Desde Lascano hacia el norte, hay un tramo en el que está trabajando la empresa Meliter. Se trata de una ruta productiva. Se está haciendo un recargo con un reciclado en pórtland para hacer una base sostenible; lleva encima un doble tratamiento. Ese tramo de ruta estaba muy mal; era inmantenible. Ahora, está totalmente dominado. El tramo entre que termina Meliter y la Ruta Nº 19 se está haciendo con obra local. Las cuadrillas de la zona están rehabilitando ese tramo.

Asimismo, está previsto comenzar con la Ruta Nº 14, hacia el norte. El límite departamental es Paso Averías. Da la casualidad de que la empresa que está trabajando del otro lado es la misma que va a trabajar de este lado. Meliter estaría haciendo este tramo de obra en los próximos meses; es complicado y se ha venido manteniendo. Ha ayudado bastante el hecho de que no ha llovido porque el tramo está en tosca. En este tramo del norte, pasando Paso Averías, la misma empresa está trabajando al día de hoy, pero eso no corresponde al departamento.

También estamos llegando a la mitad del tramo de la Ruta Nº 19 con un tratamiento estabilizado con pórtland. Esta ruta, increíblemente, está a nivel de los bañados. Uno empieza a escarbar y sale agua de la ruta. La solución que encontramos fue hacerle un recargo y una base estabilizada con pórtland para sellar la subida del bañado. Se está haciendo una obra muy importante de canalización de las fajas. Durante muchos años, no se trabajó en las fajas y los canales no existían. Si pasan por allí, observarán zanjones gigantescos que antes eran bañados en los costados, que ayudan mucho a evitar que el agua suba por la ruta y corroa desde abajo.

Está previsto seguir la obra hasta el Chuy. Esta obra es bien distinta. Llegamos hasta el tramo donde la ruta está al nivel del bañado, pero desde ahí en adelante la ruta está en terraplén, levantada de los bañados y en carpeta asfáltica. Posiblemente, se comience antes de fin de año y se termine rehabilitando otro tramo similar.

Asimismo, estamos haciendo una obra en la Ruta Nº 14, desde la Ruta Nº 16. El tramo es departamental; estamos trabajando en la jurisdicción nacional. Se trata de una zona en la que sale mucha producción.

También estamos trabajando en la Ruta Nº 16, rehabilitando el tramo desde la Ruta Nº 9 hacia el norte.

Además, estamos trabajando en la Ruta Nº 16 desde la Ruta Nº 9 hacia el sur. Estamos haciendo el puente sobre Paso de los Adobes. Ahí había una alcantarilla de cuatro bocas, cuyo diseño era inundable, pero con una repetición de diez años. Los últimos fenómenos atmosféricos nos han llevado a que haya, por lo menos, dos cortes de ruta al año, por lo que hubo que buscar una mejor solución. Para hacerla no inundable, estamos realizando un puente de 60 metros. Ya empezaron los trabajos. La empresa Techint hará el puente, ni bien termine con el canal Andreoni.

Siguiendo hacia el sur, se hizo la rotonda de Aguas Dulces, un punto conflictivo y complicado en temporada porque se generan accidentes en esa zona. De todos modos, ahora está inaugurada; en la temporada pasada la probamos y dio resultado. La gente la usó, la entendió y en ese punto particular no se generaron accidentes graves.

Además, tenemos previsto realizar varias acciones en la zona. Por ejemplo, viniendo desde Aguas Dulces hacia el sur tenemos el puente del Arroyo Valizas, que si bien no lo vamos a ensanchar, estamos proyectando hacer un pasaje peatonal con el mismo criterio utilizado en el puente Tropa Vieja. Por tanto, se colgará una estructura al costado del puente para sacar a la gente que pesca sobre él, considerando que es peligroso, ya que pasan ómnibus. El año pasado, increíblemente a pleno día, chocaron dos autos de frente, y si bien eso no lo vamos a evitar, si logramos que la gente no se pare en el puente a pescar, seguramente vamos a tener algún muerto menos.

(Interrupción del señor representante Óscar de los Santos)

——Hay que aprender a pescar en la costa, no de arriba de un puente.

Por otra parte, siguiendo hacia el sur, tenemos previsto realizar algunas obras pequeñas de iluminación y algunas rectificaciones de paradas. En ese trayecto llegamos hasta el empalme de la entrada de La Pedrera, el

que se hace entre las Rutas Nº 15 y Nº 10; desde Rocha hasta La Paloma se hará el recapado completo del tramo.

En realidad, en ese tramo se llevarán a cabo tres obras fundamentales. En primer lugar, el ensanche de los tres puentes que hay, tratando de mantener la fisonomía del paisaje, considerando que se trata de un lugar muy lindo. Por lo tanto, no vamos a arrasar con los árboles, sino que vamos a ensanchar el puente manejando la fisonomía de la zona, que es bien característica; nos costó mucho armar el proyecto, pero ya está resuelto.

En segundo término, se va a reconfigurar el entronque con la Ruta Nº 10 -me refiero a la salida hacia La Pedrera-, para lo que se hará una rotonda nueva; si se ubicaran allí podrían ver que hay un bolsillo hacia la izquierda, con una explanada de giro muy grande, que es bastante peligrosa.

En tercer lugar, vamos a reordenar el empalme de la ruta que llega a La Paloma. En realidad, ese empalme -la ruta llega hasta allí- es de jurisdicción municipal, pero no creo que la Intendencia se niegue a que lo reparemos. Se trata de un empalme confuso, que ha tenido muchas modificaciones, pero confiamos en que con el proyecto que estamos elaborando vaya a quedar algo muy superior a lo que hay actualmente; por supuesto, si la Intendencia nos deja trabajar allí, aunque supongo que lo hará.

SEÑOR UMPIÉRREZ (Alejo).- En primer lugar, quisiera saber si ustedes tuvieron en cuenta un problema que puede surgir con la reparación del tramo entre el kilómetro 130 y el 145 de la Ruta Nº 15, la que va de Lascano hacia el norte. En realidad, no sabemos cuál es el centimetraje exacto, pero hemos visto que la obra termina en una suerte de bajada. Según se no dijo, se elevó 40 centímetros, y nosotros consideramos que esa elevación va a ocasionar un problema muy particular, porque se va a transformar en un vertedero por la creciente que viene del Cebollatí, que tendrá una faja de contención de 15 kilómetros y desbordará por esa punta.

En realidad, los productores de la zona nos han comunicado su preocupación; inclusive, algunos han levantado alguna rondita preventiva, porque el agua que -por diferencia de 40 centímetros- cruzaba sobre el tramo, después del puente del arroyo Quebracho, ahora no va a hacer ese proceso, sino que va a buscar el costado de la ruta y a salir por esa suerte de vertedero que se crea a partir del kilómetro 146.

No sé si ustedes tuvieron en cuenta esa situación, pero si es así, me gustaría saber qué está planificado, ya que causará un problema en la producción. Es claro que una creciente ocasionará problemas con los animales, las plantaciones y las praderas.

Por otro lado, vi que en el plano no estaba prevista ninguna labor de mantenimiento en un tramo que fue realizado al final del pasado período de gobierno. Me refiero al tramo del empalme de la Ruta Nº 15 con la Nº 19, hasta Cebollatí. Se trata de una obra que viene presentando varios defectos y un progresivo deterioro, aunque es muy nueva. En su momento, nosotros hablamos con el director Colla, y le manifestamos que nos habían avisado que el 31 de diciembre de 2015 finalizaba el contrato con la empresa que realizaba el bacheo. En realidad, si en una ruta con complicaciones particulares -es inundable y tiene las mismas características que señalaba en el tramo de la Ruta Nº 19 hasta San Luis- no se realizaba ese trabajo iba a sufrir un deterioro importante; además, en épocas de zafra, por ahí sale toda la producción de la zona norte.

Por otro lado, quisiera consultar sobre el tramo -supongo que está bajo el régimen de las PPP- de la Ruta Nº 15 que va desde Lascano y el empalme de Velázquez. Por tanto, me gustaría saber -eso lo vi en el informe económico financiero, y me gustaría que lo corroboraran- si está previsto y si ya está adjudicado.

Asimismo, en la Ruta Nº 15 se plantea un problema con el tramo urbano que pasa por la población de Villa Velázquez. Ese tramo está en muy mal estado, y la Intendencia ha tenido que desviar camiones. En realidad, en este caso se plantea la típica contienda de competencias entre lo municipal con lo nacional -eso es lo que se dice-, y nos gustaría saber si se ha previsto llevar a cabo alguna actuación con respecto a ese tramo, que no debe llegar ni a los 1.000 metros pero que es parte del entramado urbano de la localidad.

Por otra parte, algunos vecinos de la zona nos han dicho que en la Ruta Nº 19 podría haber problemas de resistencia debido al pasaje de camiones de carga pesados, por lo que nos gustaría saber si se ha hecho algún testeo o cateo. Supuestamente, está planificado que sobre el puente del arroyo San Miguel -es al que me refiero- se transporten materiales granulares hacia Brasil para obras de cimentación y para los megaparques eólicos. Por tanto, como dije, me gustaría saber si han realizado algún cateo, si tienen pensado hacerlo, o si

nos podemos quedar tranquilos porque no hay ningún problema con respecto a la consistencia y resistencia del puente sobre el arroyo San Miguel.

Por último, quisiera saber si la financiación de los tramos que se llevarán a cabo bajo la modalidad de PPP está prevista con préstamos internacionales.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Darcy).- En primer lugar, agradezco que se me permita hacer uso de la palabra, ya que no soy miembro de la Comisión.

Quisiera hacer algunas preguntas sobre la PPP de la Ruta Nº 9; no hice la consulta antes porque esperé a que culminara la presentación.

Por otro lado, me gustaría aclararle a mi querido colega que el tramo urbano de Velázquez está licitado por la Intendencia. La dificultad que había era contratar a una empresa que tuviera la capacidad de hacer la carpeta pero, como dije, la licitación ya está adjudicada. Además, el intendente anunció en Villa Velázquez que antes de fin de año estaría solucionado el tema; en realidad las competencias son netamente municipales.

En lo que tiene que ver con la Ruta Nº 9 el Ministerio anunció la modificación del ingreso a La Esmeralda y quizás mi consulta sea muy puntual pero surge porque una de las aspiraciones que tienen los vecinos de la zona es acerca de la posibilidad de que en algún momento ingrese algún ómnibus de transporte urbano. Hoy por hoy la situación es muy compleja, especialmente cuando pensamos en los ómnibus del Chuy que vienen a Montevideo, porque el lugar está en una curva -quienes conocemos la zona sabemos la dificultad que existe- pero me gustaría saber si eso está previsto.

También quisiera hacer una consulta acerca del tramo Rocha- Velázquez, que no sé si también está amparado en la PPP.

El resto de mis inquietudes ya fueron respondidas; algunas tenían que ver con dudas acerca del puente de Valizas y con el resto de las rutas.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Efectivamente, estamos llevando adelante un proyecto que implica algunas acciones para mejorar la entrada a La Esmeralda. El mes pasado hicimos una limpieza de los árboles de la faja y fuimos a medir las distancias entre la entrada a allí y la visibilidad en la curva y nos dio dentro de los valores aceptables. Igualmente, lo que vamos a hacer es marcar la entrada poniendo marcadores en el pavimento para que actúen como alertas y también pondremos cartelería más visible que la que hay. Creo que con eso lograremos una mejora sustancial. Quizás también organicemos un poco la salida a la ruta porque es amplia y muy cómoda para el que sale pero resulta muy desorganizada ya que pueden ingresar cuatro o cinco autos al mismo tiempo. Las acciones van por ese lado y con la PPP analizaremos qué otro tipo de medidas tomaremos o cómo resolveremos el tema definitivamente.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En lo que tiene que ver con Centenario está bien prever la entrada de vehículos, buses y demás, pero debemos tener cuidado ya que los que vienen desde el Chuy hasta Montevideo no pueden entrar en todos lados porque si no la gente se puede aburrir arriba de ellos; eso debemos tenerlo en cuenta. Se trata de dos temas diferentes: uno es la infraestructura y otro el transporte.

Con respecto a la Ruta Nº 15 debemos decir que hay distintos tramos que se están atendiendo con diferentes esfuerzos, pero el trayecto desde la Ruta Nº 9 hasta la Ruta Nº 14 quedaría previsto porque un tramo de la Ruta Nº 9 a Lascano estaría en la PPP 3 y el otro tramo estaría en la PPP del área 14 este, que avanza y termina en Lascano. Es decir que está proyectada para tener una reactivación o reparación de fondo y un mantenimiento por veinte años. El asunto es cuándo llegaremos a eso. Mientras tanto, estamos peleando para ir manteniendo la Ruta Nº 15, que tiene desniveles.

Nosotros teníamos prevista la complicación que se da en Velázquez y me alegra mucho la noticia de que la intendencia ya tomó una decisión al respecto, porque venimos tratando de atender primero las emergencias en todas esas rutas de Rocha que estaban muy decaídas. Teníamos presente que allí se suman las Rutas Nº 13 y Nº 15 -al pasar por Velázquez- y que había un deterioro que exigía una solución diferente a la del mero mantenimiento. El director Colla ya hizo mención a las obras que se están realizando actualmente y tendremos que seguir manteniendo la Ruta Nº 15 hasta que vengan las PPP.

¿Cómo se financian las PPP? A través de mecanismos que prevén que asuma la responsabilidad la empresa que se presenta a la licitación. Los que ganan la licitación también asumen la responsabilidad financiera; ellos son los que consiguen el financiamiento a través de lo que les resulte adecuado. Hay algunos fondos que se han preparado para eso y también están los organismos multilaterales, las AFAP y los bancos. El Banco Santander está participando activamente en las operaciones de financiamiento de las empresas y el Gobierno paga una vez que la obra está terminada y durante los años de mantenimiento que son aproximadamente veinte.

Todas las PPP -el comentario vale en general- tienen una inversión inicial obligatoria que es la que figura en los materiales que se han difundido. Después hay una inversión en obras de recuperación que es mayor. Es muy difícil dar una definición general pero podemos suponer que en una obra en la que hay US$ 70.000.000, US$ 80.000.000 o US$ 100.000.000 de inversión inicial la inversión en reparación en general puede ser de US$ 200.000.000, US$ 220.000.000 o US$ 230.000.000. El resto corresponde al mantenimiento y eso se va amortizando. En cada caso hay un estudio y está previsto y establecido un tope. Cuando el Gobierno llama establece un tope, por lo que las empresas tienen que competir en el precio y en las condiciones que ofrecen pero tienen ese tope del cual surge hasta cuánto es la amortización que anualmente va a realizar el Gobierno una vez que la obra esté terminada.

Sin perjuicio de las obras que se han mencionado hay un trabajo permanente del regional de Vialidad en este sentido; hubo momentos en los que se vio desbordado pero lo hemos reforzado y también lo estamos acompañando con una serie de contratos que recién se mencionaron con cada una de las empresas. De todos modos, se trata de una zona complicada porque se inunda frecuentemente y muchas veces la inundación coincide con el pasaje de transporte con carga. Además, en muchos casos las chacras tiran el agua de lluvia hacia la ruta y no hay cosa peor para una ruta que estar permanentemente bajo agua o sometida al correr del agua. Efectivamente -tal como los diputados conocen-, estamos haciendo algunas obras vinculadas a los bañados. A la vez, está muy adelantado el proyecto que recanaliza el Paso Avería. Se trata de un proyecto grande que implica mucho dinero y en el que ahora se están haciendo algunos trabajos menores, pero tal como nos hemos comprometido estamos preparando todo para poder iniciar ese proceso el año próximo. Este es un tema de relacionamiento que siempre está presente. Hay prácticas productivas que muchas veces entran en conflicto con las obras de mantenimiento de rutas.

(Interrupción del señor representante Alejo Umpiérrez)

——Tenemos que revisar cómo están las asistencias, pero más allá de eso, solamente con el Regional no se puede mantener. Solo puede hacerse si ponemos una serie de obras en manos de empresas.

Hay una parte de la Ruta N° 19 en la que está trabajando una empresa con buena respuesta, pero no está previsto el arreglo de toda la ruta. No obstante, tenemos prevista la ampliación de algunos de los contratos con las empresas para seguir respaldando el mantenimiento que no se puede hacer solo con el Regional.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Los puentes de San Miguel, que son de arco y muy particulares, soportan un intenso tránsito diario desde hace muchos años. Los hemos mandado inspeccionar varias veces, inclusive a pedido de la alcaldesa de Chuy que está asustada porque el puente se mueve. El puente se mueve porque está apoyado en neopreno y cada vez que pasa un camión, si uno va caminando por encima del puente, se mueve. Sinceramente, los fuimos a ver e hicimos la evaluación correspondiente. El puente no está en estado riesgoso y lo vamos a seguir manteniendo y evaluando como hacemos con los demás puentes que necesitan un seguimiento.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a enviar la información sobre la cantidad de puentes que hay en el país, cuál es el ritmo de recuperación, ensanche y rehabilitación, y cómo se han desarrollado en el tiempo esos trabajos. Hay muchas decenas e incluso cientos de puentes para rehabilitar, porque se hacían finitos y muy bajos.

En realidad el problema de los puentes no es la resistencia y afortunadamente ha quedado demostrado por los hechos. De todos modos, hay problemas de seguridad de tránsito y de circulación. Cada vez los camiones son más grandes, llevan cargas mayores y los puentes quedan chicos.

Estamos llevando adelante un proceso importante de ensanche, refuerzo y en algunos casos de reconstrucción de puentes. Esto implica mucha inversión, trabajo y tiempo, y no todas las empresas hacen

puentes que queden bien. A esta altura hay muchas empresas que ni siquiera se presentan a las licitaciones, porque no es lo mismo hacer carreteras que puentes. Hay una, dos o tres empresas que hacen puentes.

Repito que el puente de San Miguel es resistente y está monitoreado.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Una acotación en cuanto a Rocha y La Esmeralda. Para 2018 está prevista la licitación, en realidad está prevista la obra porque el proyecto ya está, de la iluminación de la entrada a La Esmeralda, al igual que en otras zonas del departamento.

En Cerro Largo, tenemos un contrato de mantenimiento de las Rutas N° 26 y N° 8 de Ramón Álvarez, con algunas acciones que se llevaron adelante sobre los accesos de la ciudad de Melo que ya están terminadas. Son rutas con muy poca mezcla y básicamente son de tratamiento, que implican un esfuerzo muy grande de mantenimiento y bacheo. Actualmente, el mantenimiento está cubierto, pero es difícil de sostener.

En la Ruta N° 8 al sur se terminó una obra que llega al límite departamental. Fue hecha por la empresa CVC S. A. que implicó el ensanche, terceras vías y la ruta de tratamiento, que dejó una ruta en buenas condiciones y más segura por siete u ocho años.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Melo era una de las capitales departamentales que no contaba con una ruta primaria que llegara hasta sus puertas. Ahora esto se ha concretado. ¿Cómo anda? ¿Está quedando? ¿Cómo se ve?

SEÑOR COLLA (Leonardo).- También tenemos una obra de mantenimiento en un tramo de la Ruta N° 44, que tiene su fuerte en el trabajo en dos alcantarillas bajas que eran inundables. Ahora se están subiendo prácticamente dos metros y se está rectificando la ruta. La ocurrencia de corte se daba varias veces al año y estimamos que con la obra va a disminuir.

En Ruta N° 7 se está trabajando sobre el puente de Fraile Muerto y en los papeles la obra se terminaría en diciembre. Ese puente, al igual que los de Quebracho y Sarandí del Quebracho, tiene una incidencia muy grande de terraplenes. Esto implica que si las lluvias van por encima de la media, que es lo que tomamos para evaluar los tiempos, las obras se demoren un poco.

Esto es lo que se está haciendo por el momento en Cerro Largo. SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Debo decir que hoy de mañana, cuando venía en auto, le dije a mi compañero: "Tócate a ver si estamos despiertos…", porque me sorprendió ver que la ruta estaba pintada, nueva, con un carril en los repechos, con todo señalizado, cuando entre Treinta y Tres y Melo, para los que vivimos en Cerro Largo, era más o menos como la maldición de Malinche. En la dictadura no lo hicieron y todos los gobiernos democráticos que vinieron después, tampoco. Parecía que estábamos clausurados. Se viajaba sin banquina, sin pintura, sin señalización, y de noche, lloviendo, era una invitación para matarse. La verdad es que lo felicito, señor Ministro. Demoró; habíamos pedido esto en la primera, pero por lo menos en la segunda está. Decían que tendríamos que hacer una ruta nueva y nosotros respondíamos que nos gustaba tirar curvas, que la arreglen así y por lo menos que la pinten, pero fueron más allá de eso. Es increíble.

Queda el tramo de Melo a Aceguá; todo lo que se ha hecho ahí, ha sido malo; no le pegaron en nada. Después empezaron a arreglar, pararon y no sé qué pasó, porque pararon y pararon. Están pasando pocos camiones, señor Ministro, pero no se olvide que tenemos un tránsito de motoqueros importante y son un peligro en la ruta.

(Diálogos)

—Además, los brasileños están amenazando con que va a venir más carga por el Puente Mauá, que tiene problemas. No sé qué es lo que ha pasado. Hablé con la gente y parece que habían hecho una prueba para hacer algo nuevo, y no funcionó; la pararon y ahí no está funcionando nada, no hay ni una máquina, para ser claro.

Con respecto al Puente de Quebracho, me gustaría anunciar alguna fecha porque debe hacer cuatro o cinco años que estamos a la espera; afuera de la cañada había unos moldes para colocar y no sé cuánto tiempo estuvieron ahí. Ojalá no nos agarre el próximo gobierno sin terminar ese puente.

En cuanto al Puente Mauá, hubo muchos reclamos y están atendiendo, pero cada vez que se arreglaba, después el agujero que se armaba era mucho mayor. Fueron dos veces a arreglar. Van tres gobiernos que dicen que lo van a arreglar, pero no sucede, se tranca la licitación. Esto y el dragado del canal de San Gonzalo están parecidos a la Ruta Nº 8. Por lo menos, del lado nuestro la verdad es que están arreglando, pero hay un problema en el piso que no sé cuál es.

Por suerte, ahora cuando llueva vamos a poder pasar, ya que en la Ruta Nº 44 cuando caían dos gotas no se podía pasar debido a que la alcantarilla está muy baja. No sé por qué se cortó ahí; es solo la alcantarilla que está marcada ahí o se va a remodelar ese pedazo. Es una lástima que no llegó a la rotonda, donde hay una iluminación nueva que quedó muy bien, que agarra la Ruta Nº 44; capaz que por ahí podemos tener una ruta a Vichadero.

(Diálogos) ––– Fui a Arévalo y me preguntaron si van a autorizar cortar los árboles para hacer el puente de madera o si hay otra solución. Pregunto esto para poder dar respuesta.

Pasaron cinco años sin hacer nada y ahora les dio por arreglar las calles en Tupambaé. Lo que me pide el alcalde -creo que con criterio- es sacar una calle por el costado del pueblo, viniendo de Melo, para que los camiones no crucen por el pueblo porque por ahí pasa la empresa forestal. El ingeniero está en conocimiento, sé que elevó el informe; lo único que solicito es una respuesta porque la empresa forestal está dispuesta a ayudar al municipio para hacer esa calle. Me piden a mí como diputado que se les responda si se hace o no, para ver si pueden buscar otra vuelta o tienen que seguir pasando por el pueblo. Inclusive, están esperando a arreglar una calle para ver si sigue pasando el tránsito pesado o no.

Justo en la salida de Melo, hay un colegio que ha crecido mucho, tiene desde jardinera hasta sexto de liceo, un hotel y un club enfrente. Allí hay una doble vía hacia Aceguá que habría que continuar un par de cuadras para atender la realidad de esos emprendimientos que son relativamente nuevos. Por más que la ruta no se haga nueva, que sea mantenimiento, el día que vaya una máquina a trabajar… A ver si podemos adelantar algo. Me refiero a la Ruta Nº 8 hacia Aceguá, a la salida de Melo, en la aduana vieja, allí termina la doble vía, pero ahora hay un movimiento importante, sobre todo, con los padres que llevan a sus hijos al colegio y como ahora andamos todos en auto, se acumulan allí como ciento cincuenta autos. Es cerca; serán dos o tres cuadras, pero ahí se precisa algo porque está complicado. Además, está la entrada del hotel, al lado, que está teniendo un movimiento importante y enfrente hay un club deportivo, lo que provoca un cuello de botella que realmente es problemático. Además, hay dos canchas de fútbol al costado. Por tanto, hay un movimiento que antes no existía.

(Diálogos)

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚLICAS.- No hace dos o tres gobiernos, hace más de veinte años y se firmaron nueve acuerdos por parte de diferentes presidentes, desde el doctor Sanguinetti, pasando por el doctor Lacalle, Tabaré Vázquez en la primer gestión, Mujica en su presidencia, y estoy aterrado de que pueda existir una nueva reunión de mandatarios de Uruguay y Brasil y se firme un nuevo convenio. Siempre se dijo que se iba a realizar un puente nuevo en el Río Yaguarón, que es muy necesario -agrego yo-, pero nunca se concretó; por diferentes motivos, siempre quedó por el camino. Incluso, cuando se llevó adelante algún llamado a licitación por parte del gobierno de Brasil. Se hablaba de que cada uno de los países se hacía cargo de los accesos y el costo de la construcción del puente sería tomado por el gobierno brasileño. Sin embargo, si hay un organismo bilateral financiador y voluntad por parte del gobierno de Brasil, para construir el puente Yaguarón -que ya tiene proyecto- estoy dispuesto a que se empiece la obra lo antes posible y a que nos hagamos cargo en partes iguales cada uno de los gobiernos. Lo cierto es que hay que hacer esa obra, porque es necesaria. Voy a explicar por qué.

Si bien el Puente Mauá es una hermosura y es histórico -es muy lindo ir a Yaguarón y recorrer esa pintoresca implantación urbana-, según los estudios que se hicieron, a duras penas soporta treinta mil kilos. Sin embargo, por allí pasan camiones de cuarenta mil y cincuenta mil kilos, porque es el paso preferido de ese tipo transporte de camiones entre Brasil y Uruguay.

Ese puente fue construido de tal manera que es imposible reforzarlo o es demasiado inconveniente hacer ese tipo de obras.

Concretamente, se mueve todo cuando pasa esa carga. ¿Resiste? Sí, resiste, pero se va destruyendo cada vez más.

Cuando llegó la noticia de que por distintos accidentes que habían existido estaban cada vez más deterioradas las barandas y demás, se inició un trabajo de remozamiento del lado de Brasil y del de Uruguay.

Efectivamente, en el largo terraplén que sirve para acceder al puente del lado uruguayo se producía un pozo grande, que cada vez se hacía más grande porque se escapaba el relleno del terraplén. Eso se reparaba, pero duraba muy poco tiempo. Después, se decidió repararlo, no solo limpiando, pintándolo y arreglando la baranda, sino también manteniendo el pavimento. La realidad es que el trabajo que se hizo no resuelve el problema de fondo, que es el transporte de carga. Por eso digo que hay que hacer un puente en Yaguarón, donde estaba previsto y como se había proyectado. Creo que desde Cerro Largo, desde Melo, tenemos que empujar para llevarlo adelante. Yo estoy empujando. Ya hablé con organismos multilaterales y con el Canciller. Y les digo: tengo temor de que se reúnan nuevamente los gobiernos y firmen un documento de esos que después solo quedan en papel, porque ya se firmaron nueve veces.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El otro día, en el ámbito de la comisión de infraestructura del Parlasur, tuve una reunión con el representante del Cosiplan, quien hizo una exposición muy detallada. Concretamente, vino el arquitecto Fernando Álvarez, Secretario de Obras Públicas de Argentina. Él es presidente este Consejo porque está en el ámbito de la Unasur; su presidente debe ser el mismo que el presidente *pro tempore* de Unasur, que es Argentina.

(Ocupa la presidencia el señor representante Martín Tierno)

——Ellos tienen un programa que abarca, si no me equivoco -lo digo de memoria-, treinta y una obras prioritarias. Nos mostró que el Puente Mauá está incluido como obra prioritaria de la región en el Cosiplan, que está trabajando bastante bien, de forma ejecutiva y tiene un programa de obras muy interesante También tienen un paquete de alrededor de ciento veinte obras secundarias. Uruguay está representado en ese Consejo por el ingeniero Genta. Inclusive, el trabajo del ingeniero Genta fue destacado por el Secretario de Obras Públicas de Argentina.

La vedad es que nos generó expectativa ver que el Puente Mauá estaba incluido como obra prioritaria de integración regional. Esperemos que esta vez esa obra sí se lleve adelante.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Efectivamente, esa es una de las obras que se ha promovido de parte del Uruguay como necesaria. El problema es que estamos donde estamos. Hay que empujar, porque por la vía que tantas veces se acordó, no avanzamos.

Con respecto al paso Mazangano, quiero decir que también existían proyectos históricos. Recuerdo que el constructor de la empresa que iba a realizarlo en primera instancia se llamaba Rodríguez. Tuvo la fatalidad de fallecer y, después, la sucesión de la empresa hizo gestiones, pero por alguna razón el proyecto quedó por el camino. Estoy hablando de lo que se discutió en el período anterior.

El proyecto de Mazangano no es para un puente, sino para un paso. En su momento, todos los trabajos preparatorios de esta obra recomendaron que no fuera un puente, sino un pasaje. Inclusive, creo que había algunas recomendaciones de tipo ambiental. Decían que para hacer un puente había que construir uno mucho más grande y exigente. Entonces, la opción era hacer un paso. Es cierto que cuando llueve, el paso se inunda. No es el único paso que se inunda en la Ruta N° 44, que es una zona muy particular. Hago esta aclaración porque esa fue una obra importante que se hizo, y salió unos cuantos pesos. Se hizo de esa manera porque así fue recomendado y proyectado.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Con respecto a la perimetral de Tupambaé, vamos a estudiar la propuesta que está en la oficina. Veremos si es viable. Prometemos responder.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Una perimetral es una obra de más envergadura. Según lo que me informan, en este caso la idea es abrir una calle para que pueda salir el transporte que carga la madera. Hago esta aclaración porque capaz que nos imaginamos una enorme obra.

Además, habría colaboración de la empresa y del municipio para abrir la calle. Lo que precisan es el permiso para poder salir a la ruta. Reitero: no se trata de construir una perimetral.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Ese informe está y lo vamos a considerar.

Ahora voy a referirme al acceso norte de Melo.

Cuando voy a Melo, me quedo en el Hotel Juana, y habitualmente recorro ese tramo caminando. Ese tramo es complicado porque la cota de la ruta está a la misma altura de los laterales y es una zona que tiene muchísima agua. El año pasado hicimos allí una prueba con reciclado. No nos dio un buen resultado. Es más: había tanta humedad que el pórtland no fraguó correctamente. ¡Yo pensé que me echaban del Juana porque volaba mucho polvo!

(Hilaridad)

——La gente del hotel se quejaba del polvo de la ruta, pero en realidad era pórtland, que es peor que el polvo. Por eso, frenamos la obra y la trasladamos para este año.

Para el tramo entre Melo y Aceguá tenemos proyectos. Vamos a hacer una ruta porque queremos una solución más sostenible que la que hay actualmente. Esa zona muy difícil de mantener porque circulan pocos camiones, pero con mucho peso porque son de las cementeras, y también pasan motos, pero con cincuenta garrafas arriba, lo que causa un gran impacto.

En su momento, el director de obras de Cerro Largo conversó con nosotros sobre el tramo entre el Hotel Juana y Melo. Nosotros le planteamos hacer la obra. Se trata de un tramo de unos ochocientos metros, que tiene mucho movimiento peatonal. Nosotros hemos trabajado muy bien con la intendencia de Cerro Largo en cuanto a la recomposición de los accesos a Melo; se ha hecho en conjunto pavimento e iluminación. Precisamente, el diputado se refirió a la iluminación de la Ruta N° 44. En realidad, ese tramo fue iluminado por el Ministerio. Como decía, la propuesta fue: "Nosotros vamos a recomponer ese tramo. Hagan las ciclovías. Nosotros hacemos la iluminación, para que la llegada al liceo y a las canchas se pueda hacer de manera segura". Eso quedó en manos de la Intendencia. Nosotros estamos dispuestos a seguir adelante con el proyecto y resolver lo único que hay para resolver de mejoras en los accesos a Melo, que en los últimos dos años ha sido una zona de trabajo muy importante para nosotros. Lo tenemos en carpeta.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Quiero saber qué se va a hacer de parte del Ministerio. La Intendencia pasó todo el Período anterior diciendo que iba a arreglar la calle principal y no lo hizo. Si vamos a esperar por la ciclovía de la Intendencia, me temo que terminaremos el Período sin hacerla. Por más que hayan trabajado bien, la verdad es que no me da ninguna seguridad. Si vamos a esperar que la Intendencia haga el proyecto, tengo que decir que lo que se va a hacer es nada. Pasó co la calle que está en el medio. ¡Parece Kosovo! En otras cosas se ha trabajado bien. Bueno, la iluminación de la Ruta Nº 44 la hizo el Ministerio. La entrada a Melo, con los semáforos, la hizo el Ministerio.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Como decía el señor ministro, tenemos que acompañar el crecimiento con una regulación acorde. No nos pueden poner un liceo en la puerta de una ruta. Después lo tenemos que ir resolviendo. El hotel está bien que esté allí, pero la ubicación de las canchas y del liceo hay que pensarla mejor. Muchas veces eso no pasa ni siquiera por el Ministerio, cuando obligatoriamente tendría que hacerlo. Hay una responsabilidad de la Intendencia; en este caso se puede buscar una solución compartida.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Quiero saber si ahí habrá o no doble vía. Es lo que la gente pregunta. La empresa dijo que podía ser una solución.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- No. Son 800 metros, pero tenemos un problema de ancho de faja.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Quiero saber si vamos a hacer algo para solucionar el problema de la entrada. No sé si hay que hacer una doble vía o una rotonda. Lo que sé es que ahí hay un problema. Más allá del pavimento, hay un problema en la entrada a esos lugares. Este asunto es muy reclamado por la gente. Como las autoridades del Ministerio están más lejos, me reclaman a mí. Quiero saber si tenemos alguna idea, para dar una respuesta. Más allá del convenio que se haga con la Intendencia, si la ciclovía se hace ahora o después, no importa. La gente quiere saber si vamos a tener o no alguna mejora durante este Período.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Como bien dijo el señor diputado Alfredo Fratti, necesité diez años para empezar a trabajar en el acceso, que son unos 90 kilómetros, desde Treinta y Tres a Melo. Todavía no lo pudimos terminar, pero el señor diputado Alfredo Fratti ya nos está interpelando por los 800 metros siguientes a Melo. Vamos a estudiar cómo podemos ayudar a tomar alguna medida que sea posible y que dé respuesta a esa preocupación que tiene que ver con las necesidades de la gente.

Lo que anunciaba el señor director de poner algunas sendas peatonales o ciclovías, tal vez, pueda instrumentarse con mayor rapidez, habida cuenta que tiene un proyecto para seguir mejorando la Ruta Nº 8 hacia Aceguá. Vamos a ver si a ese proyecto le podemos sumar estas necesidades que se han planteado.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- No pretendo arreglar la entrada. La ciudadanía pregunta y yo quiero que se me diga: "Lo hago" o "No lo hago"; "Tengo pensado hacer un obelisco" o "Tengo pensado hacer una calle". Punto. No es que esté reclamando algo en particular. El que estaba trabajando ahí dijo que iba a plantear hacer una doble vía. Me pareció bárbaro, pero si no vamos a hacer nada, yo les digo que no se va a hacer nada. Me gusta ir con algo concreto.

Es como el puente. Yo ya no hablo más del puente de Mauá. Hace veinte años me entusiasmé, pero no resbalo dos veces con la misma banana. Fui a Brasil y me dijeron que estaba la licitación y que estaba todo pronto. Vine, repetí lo que me habían dicho, y ahí quedó.

Lo mismo con el Puente de Quebracho, que está parecido a la Ruta Nº 8.

Entonces, lo único que quiero que se me diga es: "Lo vamos a terminar en este Período" o "No lo vamos a terminar en este Período". Si me dicen que en diciembre del último año de Gobierno no, pero sí en el enero siguiente, bueno, ¡les doy hasta mayo igual! Solo quiero algo concreto.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Le vamos a responder en pocos días en Melo.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- No hace cuatro años que está en obra el Puente Quebracho, sino algo más de dos años. Lo que pasó fue que la empresa erró el proyecto de fundación. Presentó un proyecto de fundación sin hacer los estudios correspondientes. Tomó en cuenta que iba a encontrar piedra en determinada superficie y lo que encontró fue piedra que no soporta la carga del puente. Por ello tuvo que ir mucho más abajo y cargarse con un volumen de material, de pórtland y de hormigón armado, mucho más allá de lo que tenía previsto, totalmente a cuenta de la empresa. La obra se estiró y a la empresa le salió muchísimo más cara.

Sumado a esto, la empresa tuvo varios accidentes en el puente por errores propios. El último fue con una máquina que les pegó en un pilar. Tuvieron que demoler la totalidad del pilar y hacerlo otra vez, porque emparchado nosotros no se lo aceptamos. Eso le lleva cuatro o cinco meses más. Son obras que tienen un problema atrás del otro. La empresa lo va a terminar casi a su costo. La utilidad de la empresa es tendiendo a cero.

Lo único que hacemos en estos casos es multar y poner plazo. Siguen pagando multas por el atraso, pero no les quitamos la obra. Eso implicaría licitar otra vez para que otra empresa la termine. Tomar una obra a medias, empezada por otra empresa, es algo que no tiene mucha demanda; posiblemente, tuviéramos la licitación desierta.

Los puentes de Quebracho son un problema, pero se van a terminar en pocos meses. Les vamos a decir en cuánto.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Ahí hay dos puentes. En uno, una vez que empezaron, no pararon más; siempre hay gente trabajando. Este estuvo parado y ahora, la última vez que pasé, a pesar de que me habían dicho que había tenido un avance importante, que habían colocado los pilotes, se paró otra vez; ahora no hay nadie trabajando.

SEÑOR COLLA (Leonardo).- Un pata de cabra, que era una máquina nueva, perdió los frenos, golpeó un pilar y lo fisuró. Y nosotros pagamos por una obra nueva, por lo cual no les aceptamos la reparación del pilar: los hacemos levantar el puente, demoler el pilar y hacerlo de vuelta. Nos lleva tiempo. Pagan la multa por los plazos.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Me reclaman un puente de madera sobre el Paso Pereira, donde hay una balsa que a veces pasa y a veces se tranca abajo. La forestadora que está ahí -cuyo nombre no recuerdo- ofreció colaborar, pero pide la autorización del Ministerio para cortar mil eucaliptus que están en la ruta, que en grueso serían la materia prima para la construcción del puente; de lo demás se encargarían los vecinos vendiendo bonos y demás. Están identificados cuáles son los árboles que sirven. Es un hombre creo que de origen brasileño que ya ha hecho algunos puentes de madera -aparentemente, antes no autorizaban puentes de madera, pero ahora sí-, por donde pasan los camiones cargados de leña.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Recuerdo la presentación que usted hizo y tengo entendido que hubo un estudio y una respuesta. Sinceramente, tengo que averiguar en qué quedó finalmente, pero hubo una respuesta. Y había alguna observación en cuanto a las características que podía tener el puente: primero, debe ser un puente probado y, además, tiene que preservar determinadas características respecto al cauce del río, porque no puede ser una represa. Asimismo, son mil árboles maduros, eucaliptus de determinada variedad -no sé si eran rojos o qué-, respecto a los que se aducía que estaban en predios públicos. Sé que estuvieron trabajando en eso. Voy a averiguarle y le contesto.

SEÑOR FRATTI (Alfredo).- Capaz que le dieron respuesta a otro; yo no tuve devolución. Capaz que hablaron con el alcalde, no sé, pero respecto al planteamiento que hicimos no hemos recibido respuesta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a averiguar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Falta hablar de mi departamento, pero no les voy a preguntar al respecto porque conozco las obras que están haciendo, que son muchas y se les agradece.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos la presentación de la delegación del Ministerio, el ministro y el director de Vialidad. Esta presentación se da en un contexto del Uruguay de emergencia vial: ese es el contexto real de nuestro país con relación a la infraestructura vial. Las causas han sido largamente expuestas, pero esa es la realidad que hoy tenemos: un contexto en el que, para empezar, se ha esbozado por parte del Gobierno en el año 2015 un plan de infraestructura ambicioso, por US$ 12.360.000.000, y dentro del mismo, un plan de vialidad, de US$ 2.360.000.000, que por distintas modalidades, trataba de subsanar el rezago que había en materia vial y la realización de las obras de mantenimiento, que deben hacerse permanentemente en las carreteras y puentes de nuestro país.

Con respecto a las obras que enumeró el director de Vialidad, no se discrimina entre mantenimiento y obra nueva, por lo menos no nos quedó claro. Entonces, respecto al plan de obras del que habló recién, queremos saber si tiene porcentajes de las obras que se hacen en el ámbito de la CVU, en el de las PPP y en el de la Dirección Nacional de Vialidad, respectivamente, y si tiene montos de inversión aproximados de cada categoría.

En cuanto a las cifras de inversión que se han manejado para este año en este tipo de obras, queremos saber si estamos hablando de inversión para este año o para el bienio 2017- 2018.

Hay algunas situaciones que están complicadas y que no vimos en la presentación. Por ejemplo, la Ruta N° 7 entre Valentines y Santa Clara, pasando por Cerro Chato, está en muy mal estado, ha sido un reclamo constante de los vecinos, así como la Ruta N° 19 entre las Rutas N° 7 y N° 8, que aísla a los vecinos de las localidades de la Ruta N° 7 de la capital departamental de Treinta y Tres. Es un lugar donde está complicada la conexión con la capital del país. La Ruta N° 26, donde han planteado algunas obras parciales, también está muy complicada. Incluso, todos los uruguayos vimos el volante que repartió el Consulado argentino en Paysandú, en verano y en Semana Santa, donde se alerta sobre 200 kilómetros de ruta peligrosa. Este volante era la carta de presentación que tenían los turistas argentinos cuando entraban a nuestro país a hacer turismo. Por un lado, se promocionaba el "Uruguay Natural" y, por otro, su Consultado les informaba de 200 kilómetros de ruta peligrosa y les daba recomendaciones estrictas en cuanto a los cuidados que debían tener en la Ruta N° 26, en el tramo entre Paysandú y Tacuarembó. Realmente, este volante es una vergüenza nacional; ojalá no hubiera pasado. Y, según tengo entendido, el Consultado argentino en Paysandú mantiene en su página web esta alerta hasta el día de hoy.

En cuanto al plan de infraestructura del que hablamos, las cifras hasta 2015- 2016 han estado por debajo de las previsiones que se tenían. Además, hay otro problema: ese plan, en el avance de ejecución de inversiones en infraestructura -es una planilla que viene en los tomos de la Rendición de Cuentas-, luego de enumerar

ocho ítems, hay un noveno que dice: "Otros", que son otros rubros, y habla de energía, vialidad, infraestructura social, vivienda, telecomunicaciones, agua y saneamiento, puertos y ferroviaria. Y de todos esos rubros, en el bienio 2015- 2016, el peor es vialidad; es decir, la menor inversión en infraestructura se hizo en vialidad, con un 19%, por debajo del tren, que tampoco viene muy bien, con el 20%. Es claramente la peor cifra en inversión de infraestructura dentro del plan que se fijó el Gobierno en el año 2015.

Además, estaba el tema del rezago vial, que ha sido estimado por expertos en US$ 2.000.000.000 al año 2017. Inclusive, hay un trabajo de la Cámara de la Construcción que lo estima en un poco más, en US$ 2.527.000.000, tiene un tiempito más. O sea que los expertos dicen que la inversión anual para mantener el patrimonio vial estaría en el entorno de los US$ 400.000.000 y la inversión adicional para superar el rezago estaría entre US$ 300.000.000 y US$ 400.000.000, con lo cual estamos hablando de una cifra de inversión anual de entre US$ 700.000.000 y US$ 800.000.000 para mantener el patrimonio vial del Uruguay y para superar el rezago vial que tenemos en la actualidad.

Frente a aproximadamente US$ 800.000.000 que se necesitaban en 2015, se invirtieron US$ 197.000.000, y en 2016, US$ 244.000.000. Hoy, nuestras cifras nos dan que se está hablando de US$ 514.000.000 de inversión. Queremos saber si ustedes estiman que estos US$ 514.000.000 se van a invertir realmente este año, si es una cifra que se podrá alcanzar en ejecución de obra. Igualmente, tenemos en cuenta que faltarían US$ 200.000.000 o más para equiparar las cifras y poder superar el rezago vial que tiene nuestro país al día de hoy.

Además, queremos señalar que para poder alcanzar la meta fijada en el plan de infraestructura del Gobierno del año 2015, con las cifras que mencionamos de ejecución real y partiendo de la base de que esta ejecución de US$ 514.000.000 fuera real, estarían faltando US$ 1.406.000.000 de inversión vial para los años 2018 y 2019: estamos hablando de US$ 703.000.000 por año de inversión vial. Quería preguntarle, señor ministro, si usted cree que esto es posible o que no se va a poder cumplir con los objetivos que se trazó el Gobierno en el Plan Nacional de Infraestructura Vial el año 2015.

Por otra parte, el Gobierno ha utilizado básicamente tres instrumentos para llevar adelante la obra vial en nuestro país: el instrumento tradicional de la Dirección Nacional de Vialidad; el de la Corporación Vial del Uruguay, en la órbita de la CND, y el tan manido de las PPP. Hemos visto, en la práctica, que el que ha sido un poco más fluido es el instrumento de la CVU. A las PPP nos vamos a referir enseguida, pero, claramente, ya se ha hablado en la Comisión que está trancado, que no ha habido ni una carretilla de tierra -como dijo el ministro en el día de ayer- ni un solo comienzo de obras hasta el día de hoy, luego de más de dos años de gobierno.

Hay otra cosa que me gustaría saber. Si bien la CVU ha tenido algún movimiento más y se mueve en la órbita privada, hay declaraciones del presidente de la Corporación Nacional para el Desarrollo, contador -tengo entendido- Perazzo, que nos preocupan. Cuando presentó el fideicomiso financiero por US$ 100.000.000, el 18 de abril de 2017, declaró a la prensa que la CND, a través de la CVU, no había podido cumplir las metas de construcción vial trazadas en 2016 por falta de recursos económicos. Esas son declaraciones del contador Perazzo. El año pasado, tenía una inversión prevista del orden de los US$ 200.000.000 y, aparentemente, no habría podido cumplir las metas por falta de recursos. Entonces, quiero saber si este fideicomiso financiero que se hizo este año fue exitoso. Si fue así ¿hubo imprevisión, falta de ritmo? ¿Qué pasó? ¿Por qué no se hizo el año pasado este fideicomiso o se utilizó otro tipo de instrumento financiero para conseguir los recursos y poder cumplir las metas que tenía asignada la Corporación Vial del Uruguay?

En cuanto a las PPP, son un rotundo fracaso. Era una linda idea, que en algunos países ha funcionado y en otros no. Claramente, se ve desde hace tiempo que la legislación de PPP adolece de defectos. El ministro Rossi lo ha dicho en más de una oportunidad. Ahora, vemos que no se avanza en modificar esa parte. En el año 2014, el Partido Nacional habló del tema y dijo que de ganar el Gobierno, enseguida generaría un grupo de trabajo para trabajar en los cambios en la legislación de PPP. Pasaron tres años y seguimos asistiendo a la queja sobre las PPP, pero no vemos un cambio real en la instrumentación de la legislación vigente.

También hay algunos trascendidos de prensa en el día de hoy según los cuales habría distintas posiciones en este tema entre el ministro Rossi y el ministro Astori; que el ministro Rossi quisiera cambiar, como lo ha dicho, el régimen de PPP y el ministro Astori tendría una posición contraria. Nos preocupa especialmente que

una diferencia interna en el Gobierno haga que se pueda trancar este tema tan importante para el país y que supone una inversión millonaria en obras de infraestructura.

Además, creemos que en estos cambios habría que analizar la posibilidad de tener un gerente especializado, un técnico que tenga apoyo político, para poder centralizar esa dispersión que existe hoy, que permite que distintos organismos tengan participación en este proceso, a veces, con diferentes opiniones, alargando los procesos de decisiones y la ejecución efectiva de las obras que el país necesita y que el Gobierno se ha puesto como meta hacer por esta modalidad. El año pasado, recibimos al ministro Rossi y en una comparecencia, informalmente, se estuvo hablando de este tema, y ya nos manifestó la preocupación que tenía. Confiábamos en que este año, en la comparecencia ante la Comisión, nos iba a traer alguna noticia de obras, pero está claro que hay una gran frustración en relación con las PPP y el Gobierno no le ha encontrado la vuelta para trabajar en este tema efectivamente.

Varias veces se ha dicho que la PPP en relación con las Rutas N° 23 y N° 24 comienza las obras, pero no ha pasado de anuncio de prensa. Hoy, el Tribunal de Cuentas está tratando las modificaciones del contrato final. Esperemos que, de una vez por todas, se pueda destrabar esa PPP que fue adjudicada en diciembre del año 2014; o sea, que ya lleva cerca de tres años trancada, y es la primera.

Por otro lado, está el tema de los puentes. Hace un rato, el ministro estuvo hablando de eso. Nos parece que no es un tema menor. De repente, no tiene la misma prensa que las rutas, pero integra el conjunto: cuando hablamos de rutas, hablamos de puentes también. Hay un diagnóstico muy interesante del ingeniero Antonio Dieste, profesor de la Facultad de Ingeniera. Es un estudio que ya tiene algunos años -es de 2013- y allí da cuenta de haber encontrado entre quinientos a quinientos cincuenta puentes en mal estado o que, por lo menos, no tienen las características debidas para el tráfico que soportan en las rutas nacionales en este momento.

Eso supondría, con números muy gruesos, una inversión para esta materia, de US$ 600.000.000 a US$ 1.000.000.000. Estaríamos hablando de que dos tercios de los puentes en las rutas nacionales se encuentran en mal estado o no presentan el estado necesario para el tráfico que soportan. Esta posición fue mantenida en la Conferencia Nacional de la Academia Nacional de Ingeniería, en la Universidad de Montevideo, el 31 julio de 2013.

Yendo a lo concreto que presenta el Ministerio, el año pasado se preveían ciento tres puentes: treinta y uno por la CVU, sesenta y nueve por la modalidad de PPP y tres en la concesión de las Rutas N° 5 y N° 8. El tema es que al estar trancado el régimen de las PPP, estos sesenta y nueve puentes -prácticamente el 70% de los que tenía previsto el ministro de la quinta parte de los quinientos- están trancados porque las PPP no logran avanzar. Es otra preocupación importante que tenemos en esta materia.

Además, viendo una información que vino con la rendición de cuentas, también nos preocupa un incumplimiento en el Plan Estratégico de la Dirección Nacional de Vialidad. De los números que envía la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, surge que en el año 2016, la Dirección Nacional de Vialidad tuvo un incumplimiento del 87,5% del Plan Estratégico y que de ocho indicadores, siete no cumplieron con las metas. Esto nos preocupa especialmente y nos gustaría saber a qué se deben estas cifras, porque la verdad es que no arrojan resultados alentadores. No es la única Dirección que no tiene resultados alentadores. En la Dirección Nacional de Transporte hay trece objetivos sin cumplir y solamente cinco cumplidos, pero hoy nos ocupa el tema vialidad y queremos saber cuál es la respuesta que usted tiene a este respecto.

Por otra parte, si las obras de UPM se llevan adelante -serán por más de US$ 1.000.000.000-, va a haber afectados recursos que se tienen que asignar a las obras de vialidad. Es decir, va a haber que hacer repagos a la CVU y algunos ya se están haciendo. Hoy están en el entorno de US$ 68.000.000 y, por las cifras que nosotros manejamos, van a crecer en el entorno de US$ 88.000.000. Quiero saber si eso está previsto o las obras que hay que hacer por UPM -portuarias, viales o ferroviarias- pueden tener algún tipo de afectación sobre las obras nacionales previstas antes. En ese caso, estaríamos desvistiendo un santo para vestir a otro. Esto es importante.

En el caso de la PPP de la Ruta N° 14, acceso a Sarandí del Yi y acceso a Ruta N° 3, le queremos trasmitir la preocupación por la empresa Copasa, adjudicataria de esta licitación. Ha tenido notorios problemas en España y en Chile donde, como usted sabe, hay una situación bastante complicada en torno a la construcción del puente Cau Cau. Tiene doce causas judiciales por diferencias, incumplimientos y atrasos graves en obras,

tanto en Chile como en España. Ese tema nos preocupa también y queremos saber si ustedes están de acuerdo con otorgar a esa empresa la concesión de esa importante obra o piensan que es mejor prevenir que curar y buscar algún procedimiento para evitar males mayores en el futuro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Vamos a procurar hacer algunos comentarios respecto a temas que ha venido promoviendo el diputado Olaizola.

Yo leí algunos comentarios en el diario *El Observador*. Aparte de lo que compartía en la sesión respecto a quién convocaba la reunión y cuáles eran los temas que se habían promovido, también se hacía referencia a algunos porcentajes en cuanto al cumplimiento de los objetivos por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Dirección Nacional de Vialidad. La verdad es que no sé cuál es la base de esa información. Sería bueno que el diputado me proporcionara los documentos para poder analizarlos y responder. De ese modo, yo sé a qué se refieren los porcentajes que el diputado maneja.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Me remití a la Rendición de Cuentas. Tomo II. Planificación y Evaluación. Información Institucional. Inciso 10. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sección II. Principales resultados.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a tomar nota para ver a qué se refiere la planilla.

Nosotros tenemos prevista una reunión el 19 de julio a las 16 horas para abordar el proyecto de rendición de la cuentas. Allí vamos a dar la información con los números, los valores y también el nivel de ejecución. Lo que planteamos es lo que está en marcha y no es poco. Nosotros sabemos de esas valoraciones con conclusiones tremendistas que se hicieron durante toda la campaña electoral por parte de estudios que eran firmados por algunos técnicos respetables como personas pero cuyas conclusiones veremos si efectivamente tenían el valor de un diagnóstico inexorable del Uruguay o si había otras alternativas. Nosotros estamos convencidos de que existen caminos para superar y recuperar la red vial del país.

Estamos muy lejos de considerar que sea una red en emergencia. No hay ninguna emergencia en la red vial del país, al punto de que ni un solo kilo o litro de producción ha dejado de moverse, de entrar o salir de los lugares de producción. Por lo tanto, las rutas tienen determinado nivel de calificación. El 19 de julio vamos a analizar cuál ha sido el proceso de evolución de esas rutas a lo largo de los años, porque en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas existen estudios estadísticos -por lo menos, desde el año 1990 en adelante; tal vez, antes- en los que claramente se indica cuál ha sido la evolución de las rutas del país. Puedo afirmar que esta situación que pretende calificarse de emergencia no es ni de cerca la peor que ha tenido el estado general de las rutas del país. Muchos de los que sacaban conclusiones alarmistas en esos estudios en plena campaña electoral no han sido ajenos a todo ese proceso.

A partir de determinado momento, la producción del país creció de manera muy importante y como consecuencia crecieron los volúmenes de carga transportada por las rutas. Algunas de esas rutas ya no son aquellas por las cuales no pasaba nada o nadie, sino que son sometidas a determinadas exigencias y, desde luego, no recibieron el mantenimiento necesario y colapsaron. Nosotros reconocimos que algunas rutas se habían destruido y necesitaban una reparación de fondo, lo que ameritaba un plan de inversiones, que es el que estamos empeñados en llevar adelante.

Hoy, en la mitad del 2017, no decimos que están todos los problemas resueltos, pero sí que aquellos puntos críticos, de alarma, que se publicitaron ampliamente, ya no son críticos, y que en la red vial del Uruguay hay un porcentaje de rutas buenas, un porcentaje de rutas muy buenas, un porcentaje regular y un porcentaje malo. Además, el porcentaje de rutas buenas y muy buenas no está por debajo del porcentaje de rutas regulares y malas. Asimismo, el porcentaje de rutas malas está descendiendo respecto a lo que eran los índices que nosotros recibimos al comenzar esta gestión.

Efectivamente, todavía no hemos logrado los niveles de inversión que aspirábamos llevar adelante. En el año 2015, nos costó arrancar; necesitábamos proyectos para dar respuesta a los distintos emprendimientos y realizar los llamados correspondientes. El año 2016 fue particularmente desfavorable porque las inundaciones no solo fueron en la zona de Colonia y del litoral -además del temporal de Dolores-, sino también en otros lugares del país, particularmente, en Rocha, provocando un deterioro adicional a una situación que no era buena. A eso hay que sumarle que durante cien días no pudo trabajar la construcción.

Quiere decir que no sólo se rompían las rutas, sino que además, había poca posibilidad de dar respuesta adecuada para su mantenimiento.

En el 2017, hemos desplegado una batería de obras que están presentes en más de cien puntos del país. Esto no pasó nunca en la historia del Uruguay. El ritmo de construcción y de reparación de rutas que existe hoy en el Uruguay no existió nunca. Si logramos mantenerlo -porque una cosa es hablar y otra es concretarlo-, el año 2017 va a ser el de mayor volumen de inversión que haya tenido la vialidad en la historia del país.

En el año 2018, de mantenernos en esta proyección, se repetirá algo similar. Esto no quiere decir que con este ritmo de inversión se superen los problemas y todo el Uruguay vaya a contar con cada kilómetro de ruta convertido en una autopista. No es eso lo que estamos planteando. Para lograr el mejoramiento del estándar general, se necesita adicionar a este esfuerzo otras obras. Por eso, acá hablamos de las obras que se financiaban con presupuesto, de las obras que se financiaban a través de concesión de obra de la CVU, con los resultados que son importantes, porque es el mayor porcentaje de obra. Para responder exactamente el comentario del señor diputado, tendría que hacer cuentas y, seguramente, el 19 de julio le vamos a contestar. La CVU es un concesionario importante que nos respalda en el financiamiento de un importante paquete de obra y también inversiones privadas; dos en particular. Además, dijimos que teníamos PPP y otras obras. En el rubro de PPP, efectivamente, fui yo quien dije que no habíamos movido una carretilla de tierra, y salió en la prensa al mismo tiempo; por lo tanto, no es que lo diga porque es consecuencia de la oportunidad.

Es cierto que he estado reclamando la modificación de aspectos que tienen que ver con todos los procedimientos que recibimos con una ley ya aprobada y funcionando. Cuando recibimos esa ley, pensamos que podíamos resolver las dificultades que veíamos en ella a través de la reglamentación, del decreto reglamentario, sin embargo, debo reconocer que fueron insuficientes los cambios y ajustes que se han hecho, pues no han logrado la aceleración que pretendíamos y que necesitábamos no solo nosotros, sino también el país. Creemos que si nos hubiéramos dedicado a cambiar la ley, la discusión parlamentaria hubiera llevado mucho tiempo; cuando se discutió aquí en el período anterior, el proceso llevó más de dos años, y eso que había, en líneas generales, coincidencias de todos los partidos. En la Cámara de Diputados se aprobó la ley por ochenta votos en ochenta y nueve, con sus virtudes, con los objetivos que perseguía y con sus defectos. Por lo tanto, no es que no se hayan dado cuenta los legisladores de un partido. La comunidad política, el Parlamento nacional analizó el tema y aprobó una ley -repito, por ochenta y ocho votos en ochenta y nueve-, pero ha mostrado que no nos permite avanzar con seguridad, eficiencia y en tiempos razonables.

Nosotros optamos por no promover esa modificación porque, por otra parte, cuando asumimos en este período no teníamos experiencia suficiente para saber exactamente dónde estaban las dificultades. Hoy mismo, cuando analizamos los proyectos de PPP y los comparamos con experiencias en otros países, nos encontramos con situaciones diversas. Es cierto que hay muchos aspectos que son diferentes en la experiencia internacional, pero también es verdad que los resultados que se dan en el mundo donde se aplican estos mecanismos de asociación público- privada, también son diferentes y demoran en algunos casos bastante tiempo. Me parece el nuestro demora demasiado tiempo los procedimientos.

En cuanto a lo que planteó el señor diputado con respecto a la adjudicación de una PPP en diciembre de 2014, quiero decir que a dos años y medio todavía estamos dando vuelta sin poder mover una pala de tierra. Este es un elemento que nos tiene que llamar la atención. No tengo ninguna duda de que el próximo gobierno de este país tendrá que revisar la ley de asociación público- privada, que aunque es necesaria para el país, tiene que tener un sentido de eficiencia, de practicidad y tener en cuenta el factor tiempo, que no consideramos suficientemente en el país

Yo no tuve esa opción. Iniciada la gestión el 1º de marzo de 2015 y habiendo decidido no promover la modificación en el Parlamento, tuvimos que asumir que se iniciaban procesos que después no podíamos volver atrás, debíamos continuarlos. Este es el caso de la PPP 0, de la PPP 1, de la PPP 2, que están avanzando con adjudicaciones y recorriendo el camino para culminar el proceso de financiamiento. Esta también será la historia de estos siete u ocho proyectos que estamos impulsando porque creo que lo peor que podríamos hacer es frenarnos ahora y volver a recorrer el camino de la modificación de la ley para sacarlos adelante.

Respecto a la PPP 3, conexión Ruta N° 14 con Ruta N° 3, nos llegó desde las agencias noticiosas de España la alegre noticia de que la empresa Copasa había sido favorecida con la adjudicación de este proyecto de ley. El primer sorprendido fui yo; procuré averiguar y me informaron que estaba en proceso de análisis de la

comisión de adjudicaciones, con la que no interferimos. Pregunté si este proceso referido a Copasa había sido considerado, y me dijeron que se había abierto el primer sobre y en el primer capítulo estaban los antecedentes, que se habían evaluado; en el segundo capítulo se establecía la propuesta técnica para desarrollar la obra. Entonces, ese primer sobre, sumados los dos capítulos, daba a la empresa Copasa el mejor puntaje. Se abrió un segundo sobre, que es el económico y, también allí, la empresa Copasa tuvo el mejor puntaje; por lo tanto, sumados los dos sobres, era la empresa que encabezaba la licitación. Sin embargo, como antes de cualquier procedimiento de adjudicación es necesario darle vista a las empresas que participaron en la licitación, se abrió el proceso de vistas, que tiene un plazo legal para la respuesta. Tengo entendido que a ese proceso de vista se presentaron por lo menos dos recursos de las empresas participantes. Eso lo está analizando la Comisión de Adjudicaciones, que tendrá que mandarme un informe con todos estos elementos para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con el asesoramiento que se requiera, tome una decisión. En caso de ser favorable, promoverá una resolución que tendrá que firmar el presidente de la República para que se conceda licitación, el proyecto.

Por cierto, hemos recibido los más diversos y amplios comentarios. Recibimos llamadas telefónicas que, mayoritariamente, nos indican las virtudes de este emprendimiento y de esta empresa y también otras que nos manifiestan preocupación, del mismo modo que lo hace el señor diputado Juan José Olaizola. Él ha hecho referencia a algunos aspectos que no sé si se limitan solo a los elementos que se han hecho públicos a través de los medios de prensa. Habló de algunas comparecencias judiciales de la empresa, pero eso no lo he leído. Si es posible, le pido que me haga llegar esa información para que pueda tenerla en el momento de tomar una decisión.

Hay una serie de aspectos que tienen más que ver con el tema de esta comparencia que con lo que recién acabo de comentar.

La Ruta Nº 7 -en Valentines- y la Ruta Nº 6 son muy largas y han quedado postergadas en el tiempo. Su tipología demuestra que son viejas; se han venido manteniendo a lo largo de los años sin evolucionar. Una de las respuestas que viene desde hace mucho tiempo es que se trata de una zona del país que tiene un movimiento más limitado y, por eso, se ha puesto el acento en rutas más activas, como la Ruta Nº 5 o la Ruta Nº 1. Sin embargo, estamos convencidos de que el desarrollo de las rutas es lo que permite el desarrollo del país. El mejoramiento de las rutas apuesta al crecimiento del país. Recién dijimos que dos capitales departamentales -Artigas y Melo- van a tener rutas de primera. Eso no es porque queremos satisfacer a los señores diputados Ayala y Fratti, sino porque estamos convencidos de que el mejoramiento de la calidad de las rutas abre posibilidades y ayuda al desarrollo. Además, donde se abre una ruta nueva, seguramente se multiplicará la actividad. Las inversiones nunca son suficientes, por lo que hay que procurar administrarlas juiciosamente. No se puede invertir en cualquier lado y hay que mantener lo que ya existe. Por ello la Ruta Nº 7 ha sido postergada, pero ha venido recuperándose gradualmente.

Dada la cantidad de kilómetros que hacen casi imposible hacer un proyecto de punta a punta de la Ruta Nº 7 y la Ruta Nº 6, pensamos que iremos avanzando gradualmente. No sé hasta dónde llegaremos en este período, pero el mejoramiento de los puentes es una condición; ensanchar las banquinas y mejorar las condiciones de circulación, viene después. Eso se viene haciendo en muchos tramos de la Ruta Nº 7 y empezamos a hacerlo en algunos tramos de la Ruta Nº 6. Eso se viene acumulando y nos permitirá mejorar el nivel.

En cuanto al tramo de Valentines -hay tramos mejores y peores-, hemos tomado nota.

Con relación a la Ruta Nº 19, entre la Ruta Nº 7 y la Ruta Nº 8, también hemos tomado nota. La Ruta Nº 19 fue mencionada más de una vez. Tiene distintos tramos en funcionamiento.

En relación a la Ruta Nº 26, hemos dado una respuesta de alto nivel para las dos cabeceras, que eran las zonas más deterioradas, y ya hay 42 o 43 kilómetros adjudicados a una empresa para continuar el trabajo. Estamos preparando el llamado para completar la ruta entre Tacuarembó y la Ruta Nº 3; en este período va a quedar en condiciones sustancialmente mejores.

El volante, es una desgracia y tiene algo de injusto. Aunque no tengo derecho a suponer intenciones, me da la sensación de que hay una especie de campaña que ha tomado en sus manos la señora cónsul para lograr un objetivo: no sé si es de preservación y celo por el cuidado de sus conciudadanos que nos visitan o si es para lograr alguna reivindicación, tal vez personal, como el mejoramiento de una ruta que utiliza. Es doloroso que

un consulado haga esto. Quizás podría ser un tema de preocupación de esta Comisión. Ella, como ciudadana uruguaya -si lo es-, tiene derechos reconocidos, pero no sé si está cumpliendo la tarea de cónsul de otro país en forma adecuada. Eso de repartir un volante a los conciudadanos que llegan al consulado haciendo recomendaciones sobre la ruta, no puede ser. Además ¿por qué hace recomendaciones sobre la ruta y reparte un volante en el año 2017, si notoriamente la ruta está en mejores condiciones que en 2014 o en 2015? No tengo respuesta, pero coincido en que es un hecho lamentable.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Los estudios a los que hice referencia sobre el rezago -obviamente, esas cosas siempre son opinables- son del economista Capurro -de CPA-, del ingeniero Lucio Cáceres -dos veces ministro de Transporte y Obras Públicas- y de un centro de estudio de la Cámara de la Construcción. Cualquiera de ellos está capacitado.

En cuanto a la emergencia vial, no fui muy original. El presidente Tabaré Vázquez, en el mensaje del 1º de marzo de este año, cuando hizo referencia al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, dijo: "Continuaremos tomando las medidas necesarias para desarrollar decididamente el Plan Nacional Estratégico de Infraestructura y superar la emergencia en materia vial […]". No fue una originalidad mía, sino que lo dijo el presidente de la República.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Si el presidente de la República hace esa valoración ¿cómo estoy acá? Todavía no me destituyeron.

Una forma de valorar los hechos es analizar la situación y partir de una base real para transformarla y mejorarla. Hay otra forma, que es, con picardía, poner un título para dar la sensación de que las cosas cada vez están peor. Las cosas no están peor; están mejor. Acá, durante toda la tarde hubo muestras de que hay un trabajo que ha permitido avanzar en el nivel de calidad de las rutas de este país y que están mucho mejor que cuando alguno de los técnicos que opinaron sobre los estados de las rutas tenían la responsabilidad de ministro.

SEÑOR MENDIONDO (Constante).- Soy un invitado. Siempre vengo cuando se va a hablar de cosas que tienen que ver con mi departamento.

Nobleza obliga decir que en cuanto a las promesas que hubo para este período que lleva dos años y cuatro meses, lo único que está faltando es la famosa PPP de la Ruta Nº 21 y de la Ruta Nº 24. Eso está resuelto porque ya han alquilado los obradores y las viviendas en San Javier. Además, se están construyendo las Rutas Nº 25 y Nº 20. Tengo que dejar esto en claro porque, de lo contrario, nos podemos quedar con otra idea.

Leí en *El Observador* del día de hoy la opinión del señor diputado, pero ahora quiero circunscribirme a mi departamento y dejar en claro que en Río Negro no quedó sin poder transitar ni un kilo de algún producto por problemas en la ruta.

Por otro lado, históricamente los argentinos han creado campañas para evitar que la gente visite nuestro país, y más de una vez la pequeña la costa de Las Cañas ha sido el objetivo. Por esa razón quería dejar claro que en nuestro departamento, dos años después de iniciado este período de gobierno, se están ejecutando todas las obras relativas a la caminería y a la red vial que es responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Reitero: no quedó ni un kilo de producción en ninguna chacra de nuestro departamento por problemas en los caminos.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Creo que la información que se brindó fue muy completa, y lo que se aporte en la rendición de cuentas nos permitirá estudiar el tema más en profundidad, ya que la Comisión no consideró algunos departamentos.

Creo que el material -las gráficas son muy claras- aportado habla que la importante inversión que está en marcha.

Sin duda, podemos discutir algunas cuestiones del informe o ver los avances en el territorio, que son tangibles y se ven. En realidad, se puede dormir tranquilo mientras se transita por la Ruta Nº 8.

Por supuesto, la sociedad venía reclamando una solución para algunas rutas, como la Ruta Nº 30. En ese sentido, a los efectos de que esta Comisión que asesora al Cuerpo pudiera avanzar más en su trabajo, sería bueno que Ministerio -que debe tener datos estadísticos- nos permitiera contar con información sobre la obra vial que se está llevando a cabo en función de las perspectivas del país. Sin duda, reconocemos el trabajo llevado a cabo en la Ruta Nº 30 y en zona de la Ruta Interbalnearia hacia el este; no cabe duda de que se ha invertido en ese sentido; ello comenzó en los gobiernos anteriores y se amplió este. De todos modos, sería bueno que todo esto se pusiera sobre un mapa para que la Comisión pueda ver el conjunto de la inversión pública u cómo impacta en el país.

Digo esto porque yo tampoco quiero quedarme con la visión de que este proceso comenzó en 2015. En realidad, ese año hubo un cambio cualitativo en la promoción de la inversión y en la participación público-privada, pero creo que también tenemos que tener gestos y señales para que el sector privado se arriesgue, ya que Uruguay es un país confiable desde el punto de vista institucional y del gobierno. De todos modos, debemos trabajar para lograr que todo eso pueda puedan materializarse, ya que buena parte de la inversión está definida en la ley.

Lo que vimos hoy es lo que está en marcha, y para mí y para el asesoramiento del Cuerpo, eso es un titular. En realidad, hoy vimos colorido sobre blanco las inversiones que el gobierno tiene en marcha.

Por último, creo que la Comisión podría solicitarle al Ministerio que enviara los datos estadísticos disponibles, ya que pueden ser un insumo para esta asesora. Creo que con esa información podríamos evaluar -no cotejar- la proyección y lo realizado a lo largo de la historia; con esos datos podremos saber dónde estamos y cuál es la proyección que tenemos por delante. Pienso que con esos datos podremos comprender mucho más la información brindada el día de hoy. Sin duda, nos precede un largo proceso, pero también tenemos un largo desafío hacia adelante, tal como planteó el Ministro. Reitero que sería bueno que el Ministerio -con tiempo- nos enviara esos datos, ya que serían buenos insumos para discutir; si no los tenemos, solo podremos discutir la síntesis desde la perspectiva político- partidaria de cada uno, pero creo la Comisión podría tener un mayor desafío.

Solo me resta decir que estoy plenamente satisfecho porque vi el resultado en los papeles y en muchos de los casos los toqué; por otros lugares pasé pero no supe qué había; inclusive, le puedo decir al señor ministro donde están las curvas. Hemos visto un gran vínculo con los territorios y las intendencias, con las que no hacemos diferencia de pelo.

Sin duda, la jornada ha sido muy positiva.

Reitero que para nosotros sería muy importante contar con esos datos a los efectos de poder seguir avanzando.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Considero que la reunión del día de hoy ha sido muy importante porque se generó una instancia que permitió a los legisladores tener una idea bastante clara del trabajo y las tareas que se vienen realizando en el país, y en qué etapa se encuentran.

También pudimos saber con claridad cuáles son las rutas que están en plena construcción o reparación, y cuáles son las que están recibiendo un trabajo de mantenimiento.

Entiendo que esta puesta a punto enriquece el conocimiento de todos los legisladores.

Por otro lado, no puedo dejar de comentar algo que salió en la prensa. No quiero discutir sobre algunos trascendidos, ya que conocemos al diputado Olaizola y sabemos que no se va a arrogar algo que no hizo, pero en la prensa se publicó que la Comisión iba a recibir al ministro a solicitud del señor diputado. Para mí eso es importante, y por eso lo estoy planteando en este ámbito. En realidad, el ministro fue convocado por la Comisión, teniendo en cuenta que había propuesto concurrir para conversar sobre estos temas.

Además, en el transcurso de las últimas semanas contamos con la presencia del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en varias oportunidades, lo que habla del buen relacionamiento entre la Comisión y la Cartera.

La idea era hacer una puesta a punto sobre las tareas que se vienen realizando desde el punto de vista vial.

Sin duda, va a haber otro capítulo, porque seguramente nos vamos a encontrar con el ministro en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda. Allí contaremos con la documentación que está en dicha asesora, con el informe económico- financiero y con la presencia del señor ministro de Transporte y Obras Públicas para hablar no solo de la parte vial, sino del Ministerio en general.

El objetivo de la convocatoria realizada por esta Comisión era conocer las actividades que se están llevando a cabo en el país desde el punto de vista vial. Sin duda, la información que se ha volcado el día de hoy ha sido muy importante, aunque más adelante tendremos otras instancias para hablar de estos temas.

Por último, quiero decir que los diputados del oficialismo, del gobierno, tenemos la voluntad y la responsabilidad de mantener el quórum correspondiente para que la Comisión pueda sesionar. No debemos olvidar que al igual que cuando se discute la rendición de cuentas, muchos legisladores -tal como ha ocurrido el día de hoy- concurren a la Comisión porque quieren saber lo que va a pasar en su departamento, pero una vez que tienen el titular se retiran y los integrantes de la asesora somos los que mantenemos el quórum para trabajar y para que todos puedan obtener la información correspondiente.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Al comienzo de la sesión le aclaré al señor ministro lo que acaba de manifestar el señor diputado Carballo, pero creo que él todavía no había llegado. En realidad, yo nunca dije eso; tanto es así que en el diario no está entrecomillado. Yo nunca dije que había convocado al ministro; además, no tengo ningún interés en decir algo así. La convocatoria la realizó la Comisión, y eso quedó claro; reitero que nunca lo dije y que en ningún diario hay un entrecomillado que indique que realicé ese comentario. Sin duda, esa es una interpretación del periodista, pero no una declaración mía. Quienes sabemos cómo se realizan las notas hoy en día, estamos al tanto de que se recogen declaraciones y se consultan otras fuentes; es una técnica periodística que no voy a evaluar, pero es así. Antes, cuando se realizaban notas, lo que decía el diputado o el senador entrevistado iba todo entrecomillado, pero hoy se hacen consultando distintas fuentes, se trabaja en *off,* y solo se aclaran algunas de las declaraciones.

Reitero que ya había realizado la aclaración y que no tengo ningún interés en decir una cosa por otra, ni en ese, ni en ningún otro sentido.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero agradecer al ministro y al director Nacional de Vialidad por la presentación del trabajo que han hecho. Integramos esta Comisión desde hace tres años pero esta fue la primera oportunidad en que pudimos ver el desarrollo que se viene haciendo en las obras viales en casi todo el país; faltó la referencia puntual a algunos departamentos pero presenciamos una exposición muy importante acerca de la manera en que viene trabajando el Ministerio. Por ese motivo también queremos felicitarlos porque para llegar a esta cantidad de obras que hoy están diseminadas por todo el país tiene que existir atrás un trabajo de técnicos, ingenieros y funcionarios del Ministerio, pero también de las autoridades. En todo esto se ve el compromiso real que hay para resolver temas que, como ya se ha dicho, tienen un rezago importante y tienen que ver con el crecimiento que hemos tenido en este país, con la mejora continua y con la capacidad de seguir volcando cada vez más carga a las rutas nacionales.

Se hizo una extensa presentación de las obras viales y cuando finalice el tratamiento de la rendición de cuentas se va a presentar lo que tiene que ver con los costos y las inversiones previstas y proyectadas.

Asimismo, se habló de los proyectos de participación público- privada y, como se ha dicho -es real-, todavía no hay una pala ni un grano de tierra o arena arriba de las rutas por ese sistema, pero se está muy próximo a comenzar y los departamentos que van a tener el privilegio de tener la primera PPP dentro de muy poco tiempo son Colonia y Río Negro. Esperemos que después eso también llegue a otros lugares porque se ha seguido avanzando; no es que no se haya hecho nada, sino que hay PPP que ya están licitadas, otras en camino a licitarse -como ha explicado el señor ministro-, y otras que están en carpeta. Creo que con todo lo que está haciendo el Ministerio, más todas estas obras, va a haber un cambio radical en lo que hoy está arriba de la mesa a nivel de la vialidad de nuestro país.

Quisiera proponer a la Comisión que concurramos a algunos lugares emblemáticos en los que se están haciendo obras, como las Rutas Nº 30 y Nº 26. Teníamos previsto ir a Paysandú y Salto, así que estaremos por allí porque esa también es la responsabilidad que tenemos como legisladores.

A la vez, le tomo la palabra al ministro acerca de la actuación de la cónsul argentina en Paysandú, porque creo que es un tema que esta Comisión tiene que considerar conjuntamente con la Comisión de Asuntos

Internacionales.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Les agradezco el trabajo. Creo que realmente hubo una tarde de trabajo de parte de todos los diputados que han estado interesados por estos temas y, además, estuvieron presentes en el desarrollo de todo un programa que, verdad es, siempre encontramos dificultades para expresar de forma ágil y precisa. Tendremos en cuenta algunos comentarios para ver si podemos hacer las presentaciones más concretas.

Les agradezco el tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Seguiremos en contacto y les agradecemos la larga comparecencia en la tarde de hoy.

Se levanta la reunión.